


Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück; Entgelt bez. ZKZ 09114

NR. 47 / 03. NOVEMBER 2022

GP Mexiko: Mercedes vergeigt es

# Rekordsieger Verstappen

Formel 1: Red-Bull-Strafe

## Budget-Sünder geschwächt?

Rallye-Historie: Elfenbeinküste

## Röhrls zweiter WM-Erfolg

Deutschland € 2,70
A € 3,00 · CH sfr 4,30
IT € 3,80 · B, NL, LUX € 3,20

4 190525 902708 47



Enthüllt: Hypercar Ferrari 499P

## Maranellos Attacke auf Le-Mans-Krone



MotoGP: Interview Quartararo

## Kleine WM-Hoffnung, OP nach der Saison



Chaos in der FIA-Justiz

## Gefährdet die FIA den Formel-1-Boom?

# Inhalt

## Automobil:



## Motorrad:



## Leserservice:




XPB

**12** Big Spender: Red Bull überzieht den Kostendeckel der Formel 1. Der Weltverband FIA spricht Strafen aus


RED BULL

**22** Rückblick Rally-Raid-WM: Zwei Altmeister duellierten sich um den Titel – Wüstenfuchs Al-Attiyah setzte sich durch


MOTORSPORT IMAGES

**28** NASCAR Cup Series: Christopher Bell siegt in Martinsville. Ein Kollege crasht freiwillig – und gewinnt Plätze

# Editorial

Red Bull spricht nicht mehr mit dem TV-Sender Sky, Max Verstappen regt sich über die kritische Meinung eines Reporters auf. Das muss er aushalten.

Kaum hatte die Budgetdeckel-Affäre um Red Bull ein Ende gefunden, gab es schon den nächsten Aufreger. Viel weniger brisant, aber wieder mit Red Bull mittendrin. Max Verstappen verweigert dem britischen TV-Sender Sky und all seinen Satelliten Interviews. Sein Team schloss sich dem Boykott pflichtbewusst an, sodass man sich schon fragt: Wer ist da der Boss im Haus?

Es geht darum, dass ein Sky-Reporter wiederholt die Meinung äußert, dass man Lewis Hamilton letztes Jahr den WM-Titel gestohlen habe. Zunächst wegen der regelwidrigen Safety-Car-Prozedur. Jetzt kam auch noch Red Bulls Kostendeckel-Verstoß dazu, der für Hamilton-Fans ein weiterer Beweis dafür ist, dass da etwas nicht mit rechten Dingen zuging. Mehr Geld, mehr Rundenzeit, kein fairer Wettbewerb. In der heutigen Zeit finden solche Thesen schnell einen Nährboden in den Sozialen Netzwerken, die das Thema dann aufbauschen und aggressiv vertreten.

Verstappen fühlt sich nun falsch verstanden und respektlos behandelt. Ich teile auch nicht die Meinung des TV-Kollegen, weil sich der Vorteil der überzogenen 1,8 Millionen Pfund unmöglich in Rundenzeit taxieren lässt, doch ich finde, Verstappen muss so etwas aushalten. Er verdient 40 Millionen Euro oder mehr und kann nicht erwarten, dass jeder auf seiner Wellenlänge funkt. Genauso wenig darf Hamilton davon ausgehen, dass die ganze Welt ihn als das Opfer des WM-Finales sieht. Jedem steht eine Meinung zu.

Das trifft auf Fahrer, Teams und auch uns Medienschaffende zu. Wir alle müssen uns Kritik und unangenehme Fragen gefallen lassen. Wenn den Fahrern jetzt plötzlich auffällt, dass in den Sozialen Netzwerken in die ein oder andere Richtung eine Hexenjagd stattfindet, dann muss ich sie fragen: Was habt ihr erwartet? Eure Generation hat diese Plattformen erfunden, ihr habt euch darauf eingelassen, weil es ein einfacher und unreflektierter Weg zur Selbstdarstellung ist, und ihr verdient inzwischen gutes Geld damit. Also müsst ihr auch die Schattenseiten akzeptieren. Oder lasst es bleiben.

Ich verstehe diese Befindlichkeiten nicht. Unbegründete Kritik oder persönliche Anfeindungen entlarven nur den Verfasser. Wer ein bisschen Selbstvertrauen hat, steht da drüber. Und ich glaube, Rennfahrer haben genug davon. Verstappen geht für sich davon aus, dass er die WM 2021 korrekt gewonnen hat, und Hamilton sieht sich als moralischen Sieger. Wo bitte ist das Problem?

Ein Medienboykott ist kindisch und so ziemlich das Dümmste, was man machen kann. Dass Red Bull da mitspielt, hat wieder so etwas Sektenhaftes: Wer nicht bedingungslos auf unserer Seite steht, ist unser Feind. Dazu passt auch, dass Red Bull von der Konkurrenz eine Entschuldigung für die Anfeindungen in der Kostendeckel-Affäre fordert. Sollte sich nicht der Täter entschuldigen?

**Michael Schmidt**
**Redakteur**



**43** Drama in Berlin: Enduro-EM und Deutsche Meisterschaft brachten große Spannung

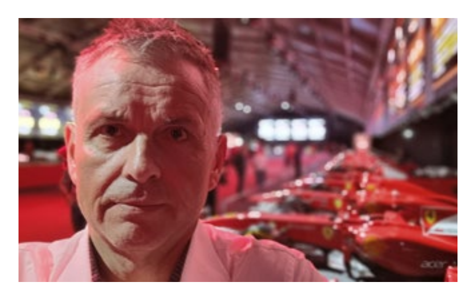
PAIRAN



MSa-Paddock



**FORMEL 1 ODER FASCHING?**
In der Startaufstellung beim Mexiko-Grand-Prix liefen gleich mehrere komische Gestalten herum. Die beiden MSa-Reporter Michael Schmidt und Tobias Grüner ließen sich aber auch von gehörnten Fabelwesen nicht abschrecken.



**IMOLA: EINE STADT SIEHT ROT**
Das Ferrari-Weltfinale in Imola ist ein echt einmaliger Event, weil Hunderte von Ferrari-Kundensportrennwagen am Start stehen, dazu eine große Museumsmeile (Foto). Und natürlich auch, weil Ferrari sein neues Hypercar (Seite 16) zeigte.

# Mercedes verzockt

Mercedes schien Red Bull in Mexiko ordentlich Gegenwehr zu liefern. Doch im Rennen beraubten sich die Silberpfeile mit einem Strategiefehler aller Siegchancen. Am Ende rollte Max Verstappen relativ locker zum Rekordsieg.

Von: **Tobias Grüner**

## Warum setzte Mercedes auf die harten Reifen?

Bei Mercedes rieb man sich verwundert die Augen. Die Konkurrenz von Red Bull und Ferrari setzte für den ersten Stint auf Soft-Reifen. Die Silberpfeil-Ingenieure trauten Pirellis weichster Sorte höchstens 16 Runden zu. Schon früh entschied man sich deshalb, die Finger von der C4-Mischung zu lassen.

Verstappen setzte sich dank des Grip-Vorteils gegenüber seinen mediumbereiften Verfolgern am Start locker durch. Erst in Runde 26 bog der Holländer zum einzigen Stopp an die Box ab. Die Mercedes blieben etwas länger draußen und setzten im zweiten Stint auf die harten Gummis. Die lieferten aber weder den erhofften Grip noch einen großen Verschleiß-Vorteil. So rollte Verstappen am Ende entspannt mit 15,1 Sekunden Vorsprung über den Zielstrich.

Mercedes verteidigte sich, dass man durch den Pirelli-Test im zweiten Training auf Longrun-Daten verzichten musste. Auch die niedrigeren Temperaturen am Sonntag trugen dazu bei, dass der Soft plötzlich zu einem guten Rennreifen wurde. „Vielleicht hatte Red Bull auch bessere Informationen als wir", gaben die Ingenieure zerknirscht zu.

Die Warnung von Lewis Hamilton blieb unerhört: „Ich habe im Strategie-Meeting angemerkt, dass wir mit einem Auto etwas riskieren sollten. Mein Bauchgefühl sagte, dass sie auf Softs starten würden. Als dann die Heizdecken runtergingen, standen alle um uns herum auf Softs. Da war mir klar: Das bedeutet Ärger."

Bei Red Bull war die Mercedes-Strategie nie eine Option: „Wir waren überrascht, dass sie so konservativ vorgegangen sind", erklärte Horner. „Unsere Strategie war sicher aggressiv. Wichtig war, dass Max die Softs im ersten Stint meisterhaft gestreichelt hat. Als er an die Box kam, steckte immer noch viel Leben drin."

Schon in Austin war Lewis Hamilton am Ende des Rennens mit harten Reifen chancenlos gegen Verstappen auf Mediums. Das veranlasste die Konkurrenz zu ein paar hämischen Bemerkungen: „Dieser Reifen hat Mercedes zwei mögliche Siege gekostet", grinste Horner. Ferrari-Kollege Mattia Binotto fügte an: „Wir wurden hart für unsere Patzer kritisiert. Jetzt hat Mercedes zwei Mal danebengegriffen. Es ist schön zu sehen, dass nicht nur uns solche Fehler passieren."

## Wer hatte das in Mexiko schnellste Auto?

Bis zum Rennen fuhr Mercedes lange auf Augenhöhe mit Red Bull. Im Rennen wurde das Kräfteverhältnis durch die Reifenwahl verschleiert. So stritten sich die Verantwortlichen am Ende, wer das schnellere Auto hatte. „Ich denke, dass wir auch bei gleicher Strategie gewonnen hätten. Aber sie wären sicher näher dran gewesen", sagte Horner.

Die Mercedes-Ingenieure glauben, dass der Mexiko-Sieg in Reichweite lag: „Wären wir in der ersten Kurve vorne gewesen, hätten wir eine Chance gehabt." Verstappen hätte in den Turbulenzen die Soft-Reifen nicht so vorsichtig einfahren können und wäre vermutlich wie Pérez früher zum Boxenstopp abgebogen.

Apropos Pérez: Bei Red Bull ärgerte man sich über den verpatzten Boxenstopp beim Lokalmatador. Das Rad hinten links klemmte, was den Service um vier Sekunden verlängerte. Der mögliche Undercut ging dadurch in die Hose: „Ohne das Problem hätte Checo Lewis wohl geschnappt und uns den Doppelsieg gebracht", klagte Horner. Was genau schief lief, muss noch analysiert werden. „Es sah so aus, als hätte sich die Radmutter nicht sauber gelöst."




WILHELM

Mercedes setzte auf die härteren Reifen. Doch die weiche Sorte lieferte besseren Grip und hielt zur Überraschung der Ingenieure im Rennen lange durch

# letzte Siegchance



Max Verstappen feierte überlegen den 14. Sieg der Saison. Wie im Vorjahr kletterten Hamilton und Pérez mit ihm aufs Mexiko-Podium

RED BULL

WILHELM

Mit Soft-Reifen im Finale startete Daniel Ricciardo eine große Aufholjagd. Für den Rammstoß gegen Yuki Tsunoda gab es eine Zehn-Sekunden-Strafe

## Warum war Ferrari in Mexiko so schwach?

Ferrari konnte in der Qualifikation immer mit den schnellsten Autos mithalten. Doch in Mexiko mussten sich Carlos Sainz und Charles Leclerc mit den Startplätzen 5 und 7 begnügen. Im Rennen ging es auch nicht richtig voran. Die Podiumsplätze blieben unerreichbar. Auf Sieger Verstappen fehlte im Ziel fast eine Minute – bei gleicher Taktik.

„Wir haben uns einfach nicht wohlgefühlt", entschuldigte sich Binotto nach dem Rennen. „Beim Motor mussten wir Kompromisse eingehen und konnten nicht die volle Leistung abrufen." Offenbar befürchteten die Ingenieure in der dünnen Luft Probleme mit den Turbos. Also wurde die Power zurückgeschraubt.

Die Piloten mussten auch beim Setup einige Einschränkungen hinnehmen. Ein nerviges Untersteuern und viel Unruhe über die Kerbs ließen sich dem F1-75 einfach nicht austreiben: „Das Fahrverhalten war nicht besonders toll. Das Auto hat einfach nicht eingelenkt. Die genaue Erklärung dafür müssen wir jetzt untersuchen", so Binotto.

Der Capo gab zu, dass sein Team auf dem falschen Fuß erwischt wurde: „Im ersten Training haben wir die Probleme noch nicht realisiert. Der Reifentest im zweiten Training half dann sicher auch nicht. So weit weg lagen wir zuletzt in Spa."

## Wie kam Daniel Ricciardo nach vorne?

Im drittletzten Rennen vor dem Rauswurf bei McLaren zeigte Daniel Ricciardo die beste Leistung des ganzen Jahres. „Schon in der Quali war er ganz nah dran an Lando. Er hat sich hier in Mexiko einfach wohlgefühlt", lobte Teamchef Andreas Seidl seinen viel kritisierten Schützling.

Beim starken Schlussspurt im Rennen half dem Australier eine außergewöhnliche Reifenwahl. Nach dem langen ersten Stint auf Mediums holte sich Ricciardo in Runde 44 einen Satz frische Softs ab. „Wenn wir die gleiche Taktik wie die anderen gewählt hätten, wäre Daniel da rausgekommen, wo er vor dem Stopp lag – außerhalb der Punkte", begründete Seidl die aggressive Strategie.

Die Ingenieure hatten die Taktik schon vor dem Rennen diskutiert. „Dann haben wir bei Sebastian (Vettel) gesehen, dass die Softs lange durchhalten. Also hat Daniel das durchgezogen."

Im Duell gegen Yuki Tsunoda rumpelte sich Ricciardo überhart durch, was ihm eine Zehn-Sekunden-Strafe einbrachte. Teamkollege Lando Norris machte anschließend freiwillig Platz. Der Alfa von Valtteri Bottas und die beiden Alpine leisteten ebenfalls nicht viel Gegenwehr. Am Ende fuhr Ricciardo so viel Vorsprung raus, dass er den siebten Platz trotz Strafe behielt. Zur Belohnung wurde er von den Fans zum Fahrer des Rennens gekürt.

## Warum machte Bottas so wenig aus Startplatz 6?

Valtteri Bottas war der Held der Qualifikation. Mit der sechstschnellsten Zeit schob sich der Finne direkt in das Ferrari-Sandwich. Für die Leistungsexplosion gab es viele Gründe: Das Setup passte vom ersten Training. Das Technik-Upgrade der letzten Rennen funktionierte perfekt. Im Gegensatz zum Werks-Ferrari schwebte das Kundenauto praktisch über die Kerbs. Bottas fand auf der rutschigen Piste schnell Vertrauen und bewies erneut seine Mexiko-Qualitäten.

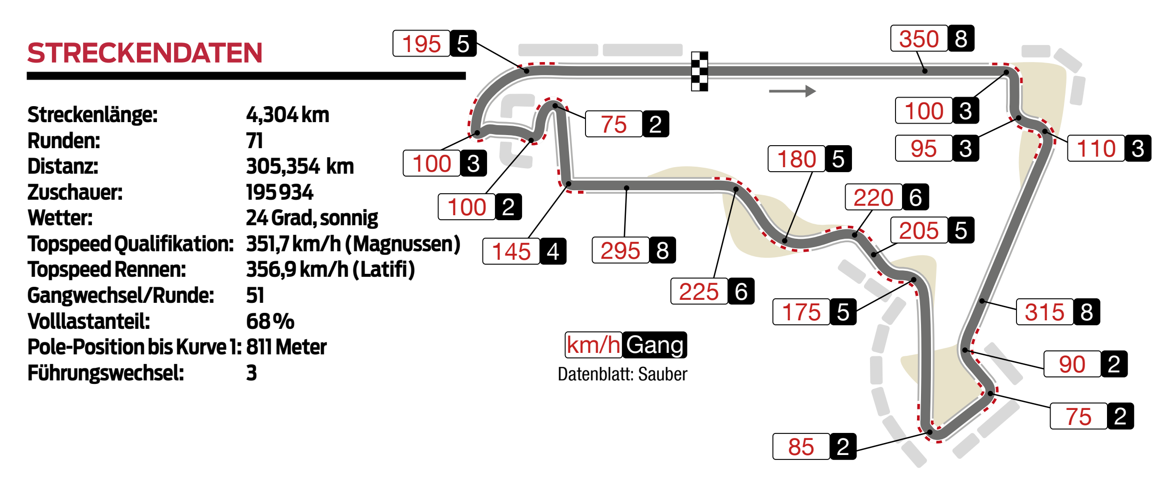
Doch wie im Vorjahr, als Bottas von der Pole-Position startete, ging es im Rennen schnell rückwärts. Wieder verlor der Finne am Start einige Plätze. Charles Leclerc schnupfte den Alfa auf den ersten Metern auf. In Kurve 1 ging Bottas innen kein Risiko und ließ Fernando Alonso ziehen. Im Verkehr überhitzten die vorderen Bremsen, wodurch der Alpine wegziehen konnte.

Im zweiten Stint unterlief den Alfa-Strategen der gleiche Fehler wie Mercedes: „Ich habe die harten Reifen einfach nicht zum Arbeiten bekommen. Die Temperaturen lagen immer unter dem Fenster", klagte der Pilot. So gingen auch noch Ocon im zweiten Alpine und die beiden McLaren vorbei. Dank des Motorschadens bei Alonso sammelte Bottas immerhin noch einen Punkt." ■

# GP MEXIKO: 20. VON 22 LÄUFEN / 30. OKTOBER 2022

## STRECKENDATEN

| | |
|---|---|
| **Streckenlänge:** | **4,304 km** |
| **Runden:** | **71** |
| **Distanz:** | **305,354 km** |
| **Zuschauer:** | **195 934** |
| **Wetter:** | **24 Grad, sonnig** |
| **Topspeed Qualifikation:** | **351,7 km/h (Magnussen)** |
| **Topspeed Rennen:** | **356,9 km/h (Latifi)** |
| **Gangwechsel/Runde:** | **51** |
| **Volllastanteil:** | **68 %** |
| **Pole-Position bis Kurve 1:** | **811 Meter** |
| **Führungswechsel:** | **3** |




Datenblatt: Sauber

## STARTAUFSTELLUNG

| Pos. | Fahrer | Startnummer |
|---|---|---|
| **1** | Max Verstappen, NL | 1 |
| **2** | George Russell, GB | 63 |
| **3** | Lewis Hamilton, GB | 44 |
| **4** | Sergio Pérez, MEX | 11 |
| **5** | Carlos Sainz, E | 55 |
| **6** | Valtteri Bottas, FIN | 77 |
| **7** | Charles Leclerc, MC | 16 |
| **8** | Lando Norris, GB | 4 |
| **9** | Fernando Alonso, E | 14 |
| **10** | Esteban Ocon, F | 31 |
| **11** | Daniel Ricciardo, AUS | 3 |
| **12** | Zhou Guanyu, CHN | 24 |
| **13** | Yuki Tsunoda, JAP | 22 |
| **14** | Pierre Gasly, F | 10 |
| **15** | Mick Schumacher, D | 47 |
| **16** | Sebastian Vettel, D | 5 |
| **17** | Alexander Albon, THA | 23 |
| **18** | Nicholas Latifi, CAN | 6 |
| **19** | Kevin Magnussen, DK[1)] | 20 |
| **20** | Lance Stroll, CAN[2)] | 18 |

Startnummer
[1)] 5 Plätze zurück: Einbau 6. Verbrennungsmotor
[2)] 3 Plätze zurück: Kollision mit Alonso in Austin

## FAHRER-WM

| | Fahrer | Siege | Punkte |
|---|---|---|---|
| 1. | Verstappen | 14 | 416 |
| 2. | Pérez | 2 | 280 |
| 3. | Leclerc | 3 | 275 |
| 4. | Russell | | 231 |
| 5. | Hamilton | | 216 |
| 6. | Sainz | 1 | 212 |
| 7. | Norris | | 111 |
| 8. | Ocon | | 82 |
| 9. | Alonso | | 71 |
| 10. | Bottas | | 47 |
| 11. | Vettel | | 36 |
| 12. | Ricciardo | | 35 |
| 13. | Magnussen | | 24 |
| 14. | Gasly | | 23 |
| 15. | Stroll | | 13 |
| 16. | Schumacher | | 12 |
| 17. | Tsunoda | | 12 |
| 18. | Zhou | | 6 |
| 19. | Albon | | 4 |
| 20. | Latifi | | 2 |
| 21. | De Vries | | 2 |

## RENNERGEBNIS

| | Fahrer | Runden | Zeit/Rückstand | schnellste Runde |
|---|---|---|---|---|
| **1.** | **Verstappen** | 71/61[1)] | 1:38.36,729 h = 185,790 km/h | 1.22,046 min |
| **2.** | **Hamilton** | 71/5 | + 15,186 s | 1.22,062 min |
| **3.** | **Pérez** | 71 | + 18,097 s | 1.21,775 min |
| **4.** | **Russell** | 71/5 | + 49,431 s | 1.20,153 min |
| **5.** | **Sainz** | 71 | + 58,123 s | 1.22,199 min |
| **6.** | **Leclerc** | 71 | + 1.08,774 min | 1.22,603 min |
| **7.** | **Ricciardo**[2)] | 70 | | 1.22,022 min |
| **8.** | **Ocon** | 70 | | 1.23,279 min |
| **9.** | **Norris** | 70 | | 1.23,402 min |
| **10.** | **Bottas** | 70 | | 1.23,363 min |
| **11.** | **Gasly** | 70 | | 1.22,277 min |
| **12.** | **Albon** | 70 | | 1.22,914 min |
| **13.** | **Zhou** | 70 | | 1.22,260 min |
| **14.** | **Vettel** | 70 | | 1.23,086 min |
| **15.** | **Stroll** | 70 | | 1.22,463 min |
| **16.** | **Schumacher** | 70 | | 1.23,641 min |
| **17.** | **Magnussen** | 70 | | 1.23,300 min |
| **18.** | **Latifi** | 69 | | 1.23,709 min |
| **19.** | **Alonso** | 63 | | 1.22,866 min |
| **20.** | **Tsunoda** | 50 | | 1.23,403 min |

[1)] Runden in Führung, Bestwerte in Rot [2)] +10 Sek.: Verursachen einer Kollision

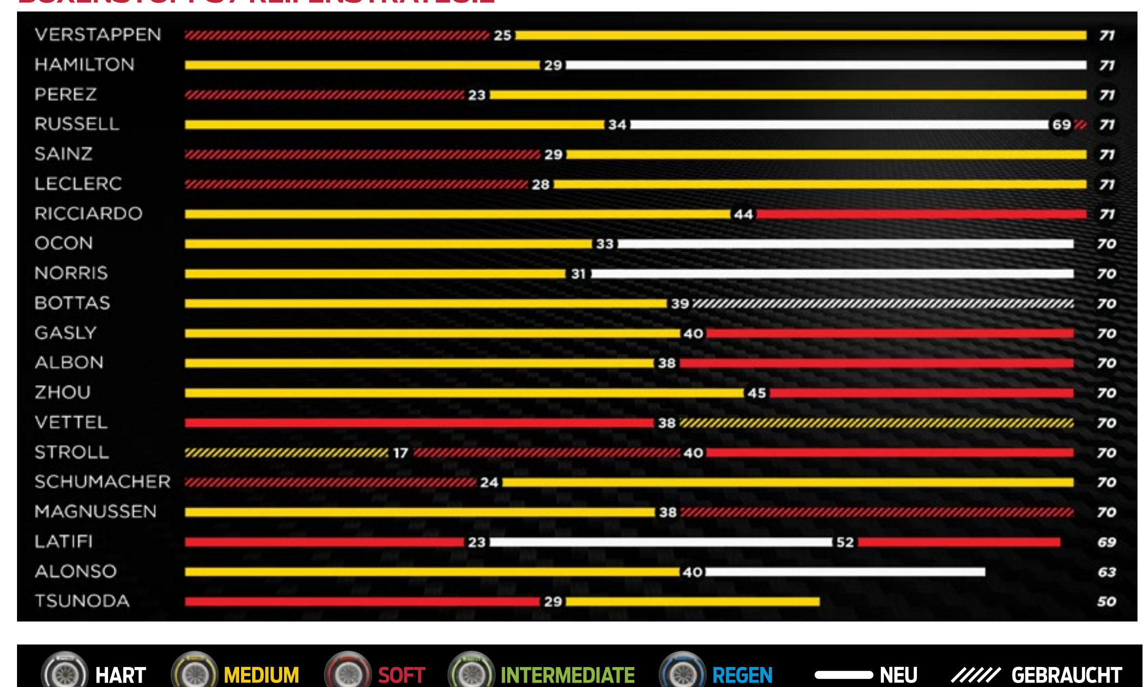
## KONSTRUKTEURS-WM

| | Team | Siege | Punkte |
|---|---|---|---|
| 1. | Red Bull | 16 | 696 |
| 2. | Ferrari | 4 | 487 |
| 3. | Mercedes | | 447 |
| 4. | Alpine | | 153 |
| 5. | McLaren | | 146 |
| 6. | Alfa Romeo | | 53 |
| 7. | Aston Martin | | 49 |
| 8. | Haas | | 36 |
| 9. | Alpha Tauri | | 35 |
| 10. | Williams | | 8 |

## QUALI-DUELLE

| | |
|---|---|
| Verstappen – Pérez | 15 : 5 |
| Hamilton – Russell | 12 : 8 |
| Leclerc – Sainz | 14 : 6 |
| Norris – Ricciardo | 18 : 2 |
| Alonso – Ocon | 12 : 8 |
| Gasly – Tsunoda | 12 : 8 |
| Vettel – Stroll | 11 : 8 |
| Albon – Latifi | 16 : 3 |
| Bottas – Zhou | 14 : 6 |
| Schumacher – Magnussen | 5 : 15 |

## BOXENSTOPPS / REIFENSTRATEGIE



## GP MEXIKO, FREIES TRAINING 1

| | Fahrer | Team | Zeit/Rückstand | Runden |
|---|---|---|---|---|
| 1. | Carlos Sainz | Ferrari | 1.20,707 min | 25 |
| 2. | Charles Leclerc | Ferrari | + 0,046 s | 20 |
| 3. | Sergio Pérez | Red Bull | + 0,120 s | 22 |
| 4. | Max Verstappen | Red Bull | + 0,120 s | 22 |
| 5. | Lewis Hamilton | Mercedes | + 0,142 s | 17 |
| 6. | Fernando Alonso | Alpine | + 0,192 s | 26 |
| 7. | Valtteri Bottas | Alfa Romeo | + 0,376 s | 23 |
| 8. | Lando Norris | McLaren | + 0,413 s | 21 |
| 9. | Pierre Gasly | Alpha Tauri | + 0,603 s | 25 |
| 10. | Sebastian Vettel | Aston Martin | + 0,818 s | 24 |
| 11. | Daniel Ricciardo | McLaren | + 1,055 s | 16 |
| 12. | Zhou Guanyu | Alfa Romeo | + 1,113 s | 20 |
| 13. | Lance Stroll | Aston Martin | + 1,158 s | 24 |
| 14. | Mick Schumacher | Haas | + 1,245 s | 22 |
| 15. | Nicholas Latifi | Williams | + 2,205 s | 20 |
| 16. | Liam Lawson | Alpha Tauri | + 3,154 s | 19 |
| 17. | Logan Sargeant | Williams | + 3,539 s | 22 |
| 18. | Nyck De Vries | Mercedes | + 3,875 s | 20 |
| 19. | Jack Doohan | Alpine | + 3,908 s | 13 |
| 20. | Pietro Fittipaldi | Haas | + 6,059 s | 9 |

## GP MEXIKO, FREIES TRAINING 2

| | Fahrer | Team | Zeit/Rückstand | Runden |
|---|---|---|---|---|
| 1. | George Russell | Mercedes | 1.19,970 min | 32 |
| 2. | Yuki Tsunoda | Alpha Tauri | + 0.828 s | 30 |
| 3. | Esteban Ocon | Alpine | + 1,207 s | 31 |
| 4. | Lewis Hamilton | Mercedes | + 1,539 s | 32 |
| 5. | Sergio Pérez | Red Bull | + 1,609 s | 34 |
| 6. | Max Verstappen | Red Bull | + 1,618 s | 34 |
| 7. | Charles Leclerc | Ferrari | + 1,648 s | 13 |
| 8. | Carlos Sainz | Ferrari | + 1,723 s | 34 |
| 9. | Valtteri Bottas | Alfa Romeo | + 2,023 s | 36 |
| 10. | Pierre Gasly | Alpha Tauri | + 2,134 s | 36 |
| 11. | Fernando Alonso | Alpine | + 2,367 s | 31 |
| 12. | Sebastian Vettel | Aston Martin | + 2,401 s | 32 |
| 13. | Alexander Albon | Williams | + 2,477 s | 24 |
| 14. | Lando Norris | McLaren | + 2,768 s | 31 |
| 15. | Daniel Ricciardo | McLaren | + 2,793 s | 27 |
| 16. | Lance Stroll | Aston Martin | + 2,870 s | 23 |
| 17. | Mick Schumacher | Haas | + 2,909 s | 31 |
| 18. | Kevin Magnussen | Haas | + 3,346 s | 21 |
| 19. | Nicholas Latifi | Williams | + 3,350 s | 34 |
| 20. | Zhou Guanyu | Alfa Romeo | + 3,399 s | 34 |

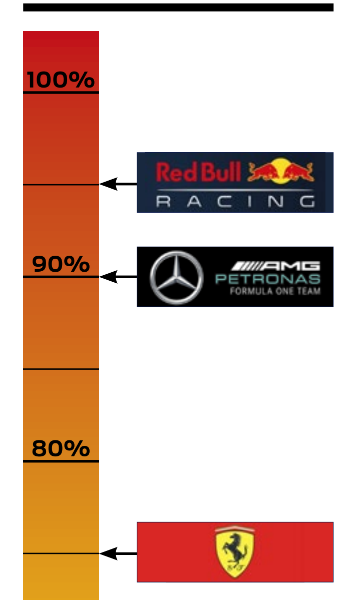
## GP MEXIKO, FREIES TRAINING 3

| | Fahrer | Team | Zeit/Rückstand | Runden |
|---|---|---|---|---|
| 1. | George Russell | Mercedes | 1.18,399 min | 22 |
| 2. | Lewis Hamilton | Mercedes | + 0,144 s | 23 |
| 3. | Max Verstappen | Red Bull | + 0,477 s | 18 |
| 4. | Charles Leclerc | Ferrari | + 0,724 s | 23 |
| 5. | Sergio Pérez | Red Bull | + 0,842 s | 24 |
| 6. | Carlos Sainz | Ferrari | + 0,902 s | 20 |
| 7. | Lando Norris | McLaren | + 0,918 s | 22 |
| 8. | Valtteri Bottas | Alfa Romeo | + 0,991 s | 28 |
| 9. | Yuki Tsunoda | Alpha Tauri | + 1,483 s | 24 |
| 10. | Alexander Albon | Williams | + 1,518 s | 18 |
| 11. | Esteban Ocon | Alpine | + 1,561 s | 19 |
| 12. | Zhou Guanyu | Alfa Romeo | + 1,620 s | 25 |
| 13. | Fernando Alonso | Alpine | + 1,638 s | 16 |
| 14. | Daniel Ricciardo | McLaren | + 1,740 s | 22 |
| 15. | Pierre Gasly | Alpha Tauri | + 1,931 s | 24 |
| 16. | Lance Stroll | Aston Martin | + 2,078 s | 20 |
| 17. | Mick Schumacher | Haas | + 2,199 s | 24 |
| 18. | Nicholas Latifi | Williams | + 2,449 s | 21 |
| 19. | Sebastian Vettel | Aston Martin | + 2,587 s | 22 |
| 20. | Kevin Magnussen | Haas | + 2,872 s | 25 |

## GP MEXIKO, QUALIFIKATION

| | Fahrer | Q1 | Q2 | Q3 |
|---|---|---|---|---|
| 1. | Max Verstappen | 1.19,222 | 1.18,566 | 1.17,775 |
| 2. | George Russell | 1.19,583 | 1.18,565 | 1.18,079 |
| 3. | Lewis Hamilton | 1.19,169 | 1.18,552 | 1.18,084 |
| 4. | Sergio Pérez | 1.19,706 | 1.18,615 | 1.18,128 |
| 5. | Carlos Sainz | 1.19,566 | 1.18,560 | 1.18,351 |
| 6. | Valtteri Bottas | 1.19,523 | 1.18,762 | 1.18,401 |
| 7. | Charles Leclerc | 1.19,505 | 1.19,109 | 1.18,555 |
| 8. | Lando Norris | 1.19,857 | 1.19,119 | 1.18,721 |
| 9. | Fernando Alonso | 1.20,006 | 1.19,272 | 1.18,939 |
| 10. | Esteban Ocon | 1.19,945 | 1.19,081 | 1.19,010 |
| 11. | Daniel Ricciardo | 1.20,279 | 1.19,325 | |
| 12. | Zhou Guanyu | 1.20,283 | 1.19,476 | |
| 13. | Yuki Tsunoda | 1.19,907 | 1.19,589 | |
| 14. | Pierre Gasly | 1.20,256 | 1.19,672 | |
| 15. | Kevin Magnussen | 1.20,293 | 1.19,833 | |
| 16. | Mick Schumacher | 1.20,419 | | |
| 17. | Sebastian Vettel | 1.20,419 | | |
| 18. | Lance Stroll | 1.20,520 | | |
| 19. | Alexander Albon | 1.20,859 | | |
| 20. | Nicholas Latifi | 1.21,167 | | |

## FORMBAROMETER




70%




60%







50%




40%







30%

20%

10%

0%

## STATISTIK DES WOCHENENDES

**416**

Max Verstappen hat nicht nur den Sieg-Rekord geknackt, sondern auch noch eine Bestmarke für die meisten Punkte in einem Jahr aufgestellt. Damit übertrumpfte er Lewis Hamilton, der 2013 auf 413 Zähler kam. Die Punkte-Inflation mit Kalender-Expansion und Zusatz-Sprints verfälscht aber die Statistik. Red-Bull-Sportchef Helmut Marko wollte nach dem Rennen wissen, ob auch noch der Rekord für die meisten Teamsiege in Reichweite liegt. Mercedes war 2016 insgesamt 19-mal erfolgreich. Red Bull kann höchstens noch auf 18 Siege kommen.




**Doppelter Verstappen-Rekord: 14 Siege und 416 Punkte**

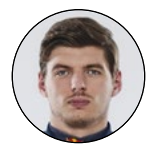
## EINZELKRITIKEN



**Lewis Hamilton - Mercedes AMG F1**
**Note: 09/10 – Ø 7,90**
Wieder ein starkes Rennen von Hamilton. Nur in der Qualifikation leistete er sich einen kleinen Patzer. Zur Pole-Position hätte es auch so nicht gereicht. Wegen der falschen Reifenwahl konnte er Verstappen nur bis zum Boxenstopp folgen.



**George Russell - Mercedes AMG F1**
**Note: 08/10 – Ø 8,25**
Bis Kurve 12 lag Russell im Pole-Duell mit Verstappen gleichauf. Dann kostete ihn ein Fehler Zeit. In der dritten Kurve ließ er sich von Hamilton abkochen und verlor einen Platz an Pérez. Der Plan, von Medium auf Soft zu wechseln, schlug fehl.



**Max Verstappen - Red Bull Racing**
**Note: 10/10 – Ø 9,25**
Die Pole-Runde war absolut makellos. Verstappen musste den Start gegen die Mercedes gewinnen, und er wehrte die Silberpfeile erfolgreich ab. Danach diktierte er seinen Verfolgern das Tempo auf. Der 14. Saisonsieg geriet nie in Gefahr.



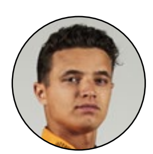
**Sergio Pérez - Red Bull Racing**
**Note: 09/10 – Ø 7,80**
Bei Pérez muss man in Mexiko immer mit einrechnen, dass der Druck überdimensional ist. Dem hielt er gut stand. Startplatz 4 trotz Technikproblemen, Rang 3 im Windschatten von Hamilton im Rennen. Er hat sich das Podium verdient.



**Charles Leclerc - Scuderia Ferrari**
**Note: 06/10 – Ø 8,65**
Es war nicht Leclercs Wochenende. Der Monegasse kämpfte mit der Balance seines Autos. Zu viel Untersteuern. Schon in der Qualifikation verlor er zwei Zehntel auf Sainz. Im Rennen waren es 10,6 Sekunden.



**Carlos Sainz - Scuderia Ferrari**
**Note: 08/10 – Ø 7,70**
Es war das erste Wochenende in diesem Jahr, an dem Sainz seinen Teamkollegen von A bis Z dominierte. Weil sein Ferrari flügellahm war, konnte er in den Kampf um das Podium nicht eingreifen. Es fehlte Power, und die Reifen brachen zu früh ein.



**Lando Norris - McLaren**
**Note: 07/10 – Ø 7,85**
Nach einem guten achten Startplatz verlor Norris in der Startrunde zwei Plätze, weil er sich vor der ersten Kurve falsch positionierte. Dann tauchte Norris 62 Runden lang ab, um im Finale noch zwei Plätze zu gewinnen. Stark das Duell gegen Bottas.



**Daniel Ricciardo - McLaren**
**Note: 09/10 – Ø 5,90**
Diese Schwankungen soll einer verstehen. In Austin flop, in Mexiko top. Das Q1 verpasste Ricciardo um 53 Tausendstel. Im Rennen riskierte er mit Soft-Reifen für die letzten 27 Runden. Trotz einer Zehnsekunden-Strafe machte er fünf Plätze gut.



**Fernando Alonso - Alpine**
**Note: 09/10 – Ø 8,25**
Mehr als der neunte Startplatz war nicht drin. Eine gute erste Runde brachte Alonso dann an die Spitze des Mittelfeldes. Er verteidigte Rang 7, bis sich ein Zylinder abmeldete. Ein Motorschaden brachte den Spanier um sechs Punkte.



**Esteban Ocon - Alpine**
**Note: 08/10 – Ø 7,35**
Die Quali-Niederlage gegen Alonso fiel knapp aus. Die meiste Zeit blickte Ocon ins Heck des Alfa von Bottas. Der frühere Boxenstopp brachte ihn am Finnen vorbei. Ricciardo auf Soft-Reifen war zu schnell für Ocon, der Kühlprobleme beklagte.



**Pierre Gasly - Scuderia Alpha Tauri**
**Note: 07/10 – Ø 6,80**
In der Qualifikation musste sich Gasly hinter Tsunoda anstellen. Im Rennen zeigte der Franzose eine starke Leistung trotz einer Fünfsekunden-Strafe für das Abdrängen von Stroll. Am Ende fehlten nur 0,625 Sekunden auf einen Punkt.



**Yuki Tsunoda - Scuderia Alpha Tauri**
**Note: 08/10 – Ø 5,95**
Bis zur 50. Runde hatte Tsunoda seinen Teamkollegen im Griff. Dann boxte ihn Ricciardo von der Strecke. Vielleicht hätte sich der Japaner weniger hart verteidigen sollen. Ricciardo auf den Soft-Reifen wäre sowieso nicht zu halten gewesen.



**Sebastian Vettel - Aston Martin**
**Note: 06/10 – Ø 6,94**
Der Aston Martin war in Mexiko eine Spur zu langsam für das Q2 und für WM-Punkte. Vettel hielt zwar 39 Runden auf den Soft-Reifen durch, was ihm aber nicht viel half, weil er hinter den McLaren ins Rennen zurückkehrte. Die waren zu schnell für ihn.



**Lance Stroll - Aston Martin**
**Note: 06/10 – Ø 6,50**
Mit der Startplatzstrafe von Austin ging Stroll als Letzter ins Rennen. Das Beste war die Startrunde, in der er fünf Plätze gewann. Als Gasly bei ihm anklopfte, war das Rennen gelaufen. Stroll musste viel zu früh zum Boxenstopp.



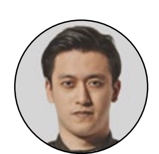
**Nicholas Latifi - Williams Racing**
**Note: 04/10 – Ø 3,95**
In der Qualifikation fehlten nur drei Zehntel auf Albon. Das ist für Latifi schon eine Auszeichnung. Sein Williams wurde schon früh im Rennen beschädigt. Deshalb verlor er bis zu drei Sekunden pro Runde auf die direkte Konkurrenz.



**Alex Albon - Williams Racing**
**Note: 08/10 – Ø 7,05**
Mexiko war nicht das ideale Terrain für den Williams, doch Albon machte vom 17. Startplatz das Beste daraus. Der Thailänder kämpfte sich bis an die zwölfte Stelle vor und verfehlte den letzten WM-Punkt nur um 2,5 Sekunden. Hut ab.



**Valtteri Bottas - Alfa Romeo Racing**
**Note: 08/10 – Ø 7,00**
Der sechste Startplatz war der erste Lichtblick seit Monaten. Auf den Medium-Reifen konnte Bottas das Tempo von Alonso halten. Doch auf den harten Reifen ging gar nichts mehr. Der Finne durfte froh sein, dass er noch einen Punkt rettete.



**Guanyu Zhou - Alfa Romeo Racing**
**Note: 06/10 – Ø 6,45**
Bis zum Boxenstopp in Runde 45 sah alles ganz gut aus. Zhou bekam auch noch die richtigen Reifen. Soft wie Ricciardo. Doch der Chinese konnte aus dem Gripvorteil nicht so viel machen wie der McLaren-Pilot. Er saß auf Platz 13 fest.



**Mick Schumacher - Haas F1 Team**
**Note: 06/10 – Ø 6,50**
Schumacher hätte es locker ins Q2 geschafft, wäre die Runde nicht wegen Verletzung der Streckenlimits gestrichen worden. Im Rennen lag er die ganze Zeit vor Magnussen. Punkte? Keine Chance! Der Haas war am kühleren Sonntag zu langsam.



**Kevin Magnussen - Haas F1 Team**
**Note: 05/10 – Ø 6,55**
Magnussen schaffte den Aufstieg ins Q2. Im Rennen ging gar nichts. Nach sieben Runden war der Däne Letzter. Bis ins Ziel kam er nur noch an Latifi vorbei und sah die Zielflagge 1,5 Sekunden hinter Schumacher. Ein Tag zum Abhaken.

## AUS DEM FAHRERLAGER

### 130 000 FANS BEI „CHECO“

Sergio Pérez ist in seiner Heimat ein großer Star. Gefühlt grüßt der Mexikaner von jeder zweiten Werbetafel in Mexico-City. Diesmal durfte Pérez einen Red Bull RB7 von 2011 in seiner Heimatstadt Guadalajara fahren. Der Showrun mobilisierte mehr als 130 000 Zuschauer. So viele wie am Renntag beim Grand Prix.

### HOCH UND FLACH

Das Autodromo Hermanos Rodriguez liegt 2238 Meter über dem Meeresspiegel und ist damit die höchste F1-Strecke der Geschichte. Gleichzeitig ist es die Strecke mit dem geringsten Höhenunterschied im Kalender. Nur 2,8 Meter trennen den höchsten vom tiefsten Punkt.

### FAST SO GROSS WIE OCON

Formel-1-Debüt für Jack Doohan: Der 19-jährige Australier bekam im Rahmen der obligatorischen Rookie-Tests im ersten Freitagstraining zum GP Mexiko das Cockpit von Esteban Ocon. Zum Glück fand der 1,83 lange Sohn von Motorradlegende Mick Doohan ausreichend Platz in dem Alpine A522. Ocon ist noch einmal sechs Zentimeter größer.

### VETTELS HÖHENFLUG

Die starken Ergebnisse zuletzt sind für Sebastian Vettel kein Grund, den Rücktritt noch einmal zu überdenken. „Ich habe mir diese Entscheidung nicht leicht gemacht. Drei gute Rennen können nichts daran ändern. Sie waren eine schöne Erinnerung, warum ich diesen Sport so liebe. Es gab aber auch Rennen, in denen ich mir die Zielflagge schon nach fünf Runden gewünscht habe.“ In Mexiko fuhr der Heppenheimer zu Ehren des verstorbenen Dietrich Mateschitz mit dem Red-Bull-Helmdesign aus seiner Kartzeit.




MOTORSPORT IMAGES

**Vettel mit Retro-Helm für „Didi“**

### MIT 60 AM KRAN VORBEI

Pierre Gasly wurde in Suzuka gerügt, mit 200 km/h die Sainz-Unfallstelle passiert zu haben, an der ein Bergefahrzeug unterwegs war. Safety-Car-Fahrer Bernd Mayländer verriet nun, mit welcher Geschwindigkeit er das Feld an der Gefahrenstelle vorbeigeführt hat: „Ich hatte höchstens 60 km/h drauf.“

### ZU VIELE FANS

Im Fahrer-Briefing haben die Piloten darüber diskutiert, wie man mit den vielen Fans umgehen soll, die neuerdings ins Fahrerlager gelassen werden. Pierre Gasly beklagte, dass ihm Zuschauer bei zwei Rennen einfach die Tasche geöffnet haben.

### AUS DEM BÜRO GEWORFEN

Sebastian Vettel zeigt auch als angehender Rentner vollen Einsatz. „Wir mussten ihn am Freitagabend aus dem Büro werfen“, erzählte Teamchef Mike Krack. „Sonst hätte er am nächsten Morgen immer noch über den Daten gebrütet.“

### ALONSO VS. HAMILTON

Fernando Alonso hat in einem Interview behauptet, dass die sieben WM-Titel von Lewis Hamilton weniger wert sind als die zwei von Max Verstappen – weil der Holländer dabei nicht nur den eigenen Teamkollegen schlagen musste. Hamilton reagierte mit einem Foto auf Social Media, das ihn und Alonso in der gemeinsamen McLaren-Zeit auf dem Podium zeigt – natürlich mit Hamilton als Sieger.




MOTORSPORT IMAGES

**Alonso verliert Duell mit Hamilton**

## KOMMENTAR

Jetzt ist es endlich raus. Red Bull hat den Kostendeckel um 1,8 Millionen Pfund überzogen und muss dafür eine Geldstrafe von sieben Millionen Dollar bezahlen und zehn Prozent weniger Windkanalzeit in Kauf nehmen. Am Ende wurde der Verstoß durch einen falsch verbuchten Steuerbonus auf 432 252 Pfund geschönt. Doch da waren die 1,8 Millionen schon in andere Bereiche investiert, der Schaden aus Sicht der Konkurrenz bereits angerichtet worden. Nachdem die Fakten auf dem Tisch lagen, stellten sich alle die Frage: Ist die Strafe gerecht, zu hoch oder zu gering? Ich glaube, die FIA hat beim Strafmaß viel Fingerspitzengefühl gezeigt. Sieben Millionen Dollar zahlt Red Bull aus der Portokasse. Die Windkanaleinschränkung tut weh. Der Nachteil ist zwar nicht so groß, wie ihn Teamchef Christian Horner berechnet, aber er wird sich bemerkbar machen. Warum ist er nicht so groß? Weil Red Bull das gesparte Geld in andere Entwicklungsprojekte oder extra Ingenieure investieren kann, was auch wieder Rundenzeit bringt. Wichtig ist, dass dieses Urteil ein Signal setzt. Keiner kommt davon, der zu viel Geld an falscher Stelle ausgibt. Die Strafe, die heute angemessen erscheint, wird morgen doppelt so hart ausfallen. Wiederholungstäter dürfen keine Gnade erwarten, weil man sich nicht mehr auf unterschiedliche Interpretationen berufen kann wie jetzt Red Bull. Bei 13 Verfehlungen kann Horner nicht behaupten, dass so etwas bei neuen und komplexen Regeln passieren könne. Acht Teams haben die Kosten so interpretiert wie die FIA-Prüfer. Red Bull hat einfach die Richtlinien nicht gelesen, die Regeln wie üblich bis ans Limit ausgereizt und gehofft, dass man im ersten Jahr Milde walten lässt. Es konnte auch keinen zweiten Anlauf geben, wie Horner forderte. Eine Steuererklärung reicht man auch nur einmal ein. Wird man mit falschen Angaben erwischt, muss man bezahlen. Man kann es drehen und wenden, wie man will: Red Bull war 2021 nicht legal unterwegs. ■




RED BULL

**Die FIA hat gezeigt, dass man Budget-Sünder nicht davonkommen lässt**



**Michael Schmidt**
**Redakteur**

Wurde Red Bull zu hart oder zu milde bestraft? Schreiben Sie uns an: msa-lesertribuene@motorpresse.de




# Drunter und drüber

Die Formel 1 ist die Königsklasse, doch auf der Rennstrecke geht es oft zu wie bei einem Clubrennen. In Austin riss Haas der Geduldsfaden. Ein Protest kann der Beginn einer Reform werden.

Von: **Michael Schmidt**

Genug ist genug. Nach dem GP USA hatte Haas-Teamchef Guenther Steiner die Schnauze voll. Am Mercedes von George Russell und am Red Bull von Sergio Pérez wurden bei Kollisionen in der Startrunde die Frontflügel-Endplatten beschädigt, an Fernando Alonsos Alpine baumelte nach seinem Auffahrunfall mit Lance Stroll der rechte Spiegel an seiner Befestigung. Alle drei Fahrer durften unbehelligt weiterfahren.

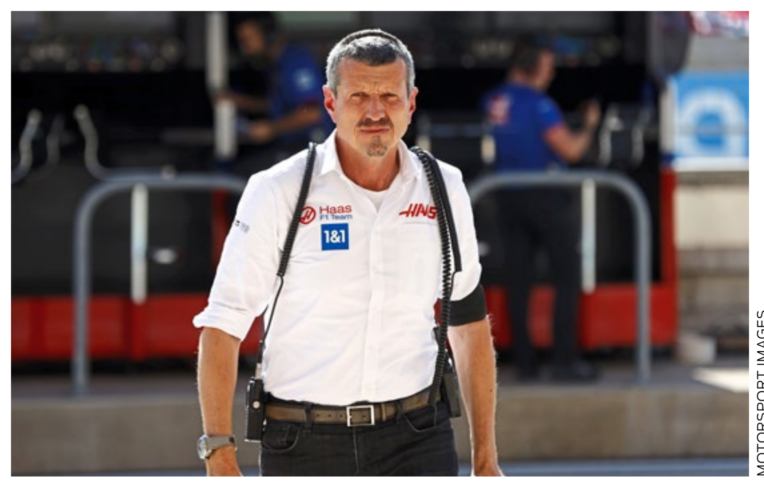
Kevin Magnussen wurde nach Frontflügelschäden in Montreal, Silverstone und Singapur mit der schwarz-orangen Flagge an die Box zitiert, um den Flügel wechseln zu lassen. Für den Dänen war das Rennen damit gelaufen. Noch während des Rennens in Austin monierte Haas die Schäden am Red Bull und am Alpine bei der Rennleitung. Die erkundigte sich bei Technikkommissar Jo Bauer, ob die losen Teile eine Gefahr darstellen. Doch Bauer gab grünes Licht.

> „Wir mussten mal etwas tun. Wir werden bestraft, andere kommen davon. Die drei schwarz-orangen Flaggen für Magnussen haben uns viele Punkte gekostet."
>
> Guenther Steiner

Nach der Zielflagge reichte Haas dann Protest ein. Bei Pérez folgten die Sportkommissare der Einschätzung der FIA-Technikabteilung. Red Bull hatte Fotos eingereicht, die beweisen sollten, dass der Flügel ohne Endplatte stabil war. Doch das war nicht der



**Die FIA-Rennleitung gibt aktuell kein gutes Bild ab. Mit dem Haas-Protest kamen peinliche Details an die Öffentlichkeit**



MOTORSPORT IMAGES

**Haas-Teamchef Guenther Steiner beklagt die fehlende Gleichbehandlung**



XPB

**Der beschädigte Alonso-Alpine war in Austin erst sicher, dann doch nicht**



XPB

**Hinter den Kulissen brodelt es. Die FIA lässt die Formel 1 schlecht aussehen**

Punkt. Die Endplatte hatte sich in der sechsten Runde gelöst. Damit konnte die Konstruktion in der Phase nicht sicher gewesen sein. Bei Alonso änderten die FIA-Techniker ihre Meinung. Der Alpine war plötzlich ein Sicherheitsrisiko. Mit losem Spiegel und ohne.

## Posse um Protestfristen

Im Fall von Alpine bekam Haas Recht. Alonso kassierte eine 30-Sekunden-Strafe, was ihn zunächst acht Plätze und sechs Punkte kostete. Dann folgte eine Posse, die zu dieser Saison passt. Haas reichte seinen Protest mit 24 Minuten Verspätung ein. „Wir waren sieben Minuten vor der 30-Minuten-Frist da und wollten eine schriftliche Eingabe machen. Der Rennleiter hat uns aber versichert, dass wir eine halbe Stunde mehr Zeit hätten. Es ist frustrierend, wenn er die Regeln nicht kennt“, ärgerte sich Steiner.

Genau das gab Alpine die Angriffsfläche, Einspruch gegen das Urteil einzulegen, weil der Protest von Haas gar nicht hätte zugelassen werden dürfen. Doch das Gesuch der Franzosen wurde mit der Begründung abgewiesen, dass ein Protest gegen einen Protest nicht möglich und außerdem ebenfalls eine Frist überschritten worden sei. Alpine könne aber das Verfahren neu aufrollen, wenn es neue Beweise gäbe. Nur zwei Stunden später lagen die auf dem Tisch. Alpine hatte von den Umständen der Verspätung von Haas zu spät erfahren, deshalb seinen Gegenprotest auch zu spät eingereicht. Haas war es nicht unmöglich, die Protestschrift rechtzeitig abzugeben. Deshalb hätten die Sportkommissare die Amerikaner abweisen müssen.

In der Begründung mussten die Sportkommissare zugeben, dass die Rennleitung Haas falsche Informationen gegeben hatte. Es war der negative Höhepunkt einer Serie von Entscheidungen, die den Eindruck hinterließen, dass mit zweierlei Maß gemessen wird und die Regelhüter und Schiedsrichter nicht wissen, was sie tun. Alonso hatte schon vor der Revision des Urteils gedroht: „Wenn meine Strafe Bestand hat, regieren hier Wildwest-Methoden. Ich habe keine schwarzorangene Flagge gesehen. Mein Auto wurde während des Rennens als sicher und im Parc fermé als legal eingestuft. Eine Stunde später war es das nicht mehr.“

Uneinheitliche Regelauslegungen waren schon früher in der Saison ein Ärgernis. In Austin ließ Pierre Gasly hinter dem Safety Car zu viel Platz. Wie Pérez in Singapur. Im Gegensatz zu dem Mexikaner bekam der Franzose sofort eine Fünf-Sekunden-Strafe. Beim Absitzen in der Box gab Alpha Tauri das Auto nach 4,5 Sekunden wieder frei. Also noch eine Strafe. Diesmal zehn Sekunden. Das regte Sauber-Sportdirektor Beat Zehnder auf. „Wir haben in Jeddah mit Zhou eine Fünf-Sekunden-Strafe bekommen. Der Mann am vorderen Wagenheber wusste nichts davon, hebt das Auto an, merkt aber, dass keiner am Auto arbeitet. Er lässt das Auto ab und wir warten fünf Sekunden. Insgesamt haben wir acht Sekunden hergeschenkt. Und dafür bekommen wir dann noch eine Durchfahrtsstrafe. Dabei ist es egal, ob der Fehler am Anfang oder am Ende der Strafe passiert.“

Der gescheiterte Protest von Haas brachte das Fass schließlich zum Überlaufen. In Mexiko trafen sich Sportdirektoren, Rennleitung und Sportkommissare zu einem klärenden Gespräch. Thema: Es muss Schluss sein mit irrationalen und uneinheitlichen Urteilen, wenn die FIA ihr Gesicht nicht komplett verlieren will. Das Experiment mit alternierenden Rennleitern war schon vorher gescheitert. Eduardo Freitas wurde bereits abserviert. In Mexiko gab es Klarstellungen zu losen Teilen (siehe S. 13). Außerdem wurde die FIA aufgefordert, ihr Regelwerk zu polieren. Das F1-Management liegt im Clinch mit dem Verband, weil es um den Ruf des Sports fürchtet. Gerade jetzt, wo der Sport boomt, darf er nicht wie eine Amateurveranstaltung rüberkommen. ■




Red-Bull-Teamchef Christian Horner sprach von einer drakonischen Strafe. Die Konkurrenz sieht das anders

XPB

# Geld und Windkanal

Red Bull wurde für die Überziehung der Kostenobergrenze um 1,8 Millionen Pfund doppelt bestraft. Das Team muss sieben Millionen Dollar zahlen und bekommt für zwölf Monate zehn Prozent weniger Windkanalzeit.

Von: **Michael Schmidt**

Es ging ein Aufatmen durch das Fahrerlager. Endlich ist die Kostendeckel-Affäre um Red Bull vom Tisch. Endlich gibt es ein Urteil, das Signal und Abschreckung zugleich ist. Signal, weil die FIA keinen davonkommen lässt, auch wenn es sich nach Aussage von Red Bull nur um eine Bagatelle und Meinungsverschiedenheiten bei diversen Kostenpunkten handelt. Abschreckung, weil klar ist, dass die Strafen für einen Regelverstoß 2022 härter ausfallen müssen.

Red Bull hat das Urteil und die Strafe zähneknirschend akzeptiert. „Im Sinne des Sports", wie Teamchef Christian Horner erwartbar kommentierte. Man hätte die Angelegenheit noch zwölf Monate lang bis zur Kostendeckel-Jury und dem Berufungsgericht ausfechten können, doch damit wäre keinem gedient gewesen. „Es hätte nur den Heckenschützen und Spekulanten mehr Zeit gegeben, uns in den Schmutz zu ziehen."

## Windkanal-Strafe gerecht?

Red Bull hat die Budget-Obergrenze für 2021 laut Prüfbericht um 1,864 Millionen Pfund oder 1,6 Prozent überzogen und wird doppelt bestraft. Mit einer Geldbuße von sieben Millionen Dollar und zehn Prozent weniger Windkanalzeit für die nächsten zwölf Monate. Horners Einschätzung: „Es handelt sich um eine drakonische Strafe. Sieben Millionen Dollar, zahlbar in 30 Tagen, sind kein Pappenstiel. Der Abzug von zehn Prozent Windkanalzeit ist ein gravierender Nachteil. „Als Weltmeister haben wir die geringste Windkanalnutzung. Zusammen mit der Strafe sind das jetzt 15 Prozent weniger als der Zweite der WM und 20 Prozent weniger als der Dritte. Das kann uns bis zu einer halben Sekunde kosten." Der Teamchef gibt sich kämpferisch: „Wir müssen jetzt noch effizienter arbeiten, um den Nachteil wettzumachen." Die Gegner halten das für maßlos übertrieben: „Dann müsste Williams mit 45 Prozent mehr Windkanalzeit drei Sekunden finden."

Red Bull gab in seiner eigenen Dokumentation Ausgaben von 114 293 000 Pfund an, was deutlich unter der Kostenobergrenze von 118 036 000 Pfund liegt. Die Buchprüfer der FIA kamen zu einem anderen Ergebnis. Sie warfen Red Bull vor, in 13 Punkten Kosten falsch zugeordnet oder zu niedrig verbucht zu haben. Der Differenzbetrag, der sich aus den unterschiedlichen Auffassungen ergibt, fällt mit 5 607 000 Pfund erstaunlich hoch aus.

Strafmildernd wirkte sich aus, dass Red Bull mit den Buchprüfern kooperierte, die Finanzregeln neu und komplex sind und der Rennstall im guten Glauben gehandelt habe, mit seiner Interpretation der Kosten richtig zu liegen. Außerdem habe Red Bull einen Steuerbonus in Höhe von 1,4 Millionen Pfund zu eigenen Ungunsten verbucht. Damit läge die Überschreitung des Budgetdeckels nur noch bei 432 652 Pfund oder 0,37 Prozent.

Die Differenzen in der Budgetberechnung betrafen Ausgaben für das Catering, Sozialversicherungsbeträge, Bonuszahlungen, Gewinne aus der Veräußerung von Anlagevermögen, Lehrlingsgehälter, Nutzungskosten des Motors, Reisekosten und Verwendung von Vorräten. Ein gegnerisches Team meinte nach der Bekanntgabe der Interpretationsfehler: „Bei 75 Prozent dieser Fälle gibt es keine unterschiedliche Meinung. Es musste jedem absolut klar sein, wie diese Posten verrechnet werden."

Der Vorteil für Red Bull bestand darin, das gesparten Geld anderweitig verwendet haben zu können. In bessere Gehälter, mehr Personal, mehr Teile oder mehr Entwicklung. Teamchef Christian Horner bestreitet das: „Kantinenessen macht das Auto nicht schneller. Wir haben uns keinen Wettbewerbsvorteil für 2021 und 2022 verschafft. Bei allen relevanten Kosten liegen wir im Soll." Kollege Andreas Seidl bilanziert: „Im Sinne des Sports war es gut zu sehen, dass die FIA Sünder nicht einfach so davonkommen lässt. Ich hoffe, das ist Abschreckung genug, dass in Zukunft keiner versucht, den Kostendeckel zu überziehen." ■



WILHELM

McLaren und Mercedes fordern härtere Strafen für zukünftige Sünder



FERRARI

Ferrari bemängelt, dass Red Bull nicht das Gesamtbudget gekürzt wurde

Formel 1

# Neue Flaggenregel

Der Einsatz der schwarz-orangen Flagge hat in diesem Jahr für viel Ärger gesorgt. Als sie in Austin nicht gezeigt wurde, protestierte Haas. Jetzt gibt es eine Neuregelung für den Einsatz der Flagge.

Von: **Michael Schmidt**

Der Protest von Haas gegen Alpine in Austin wurde in dritter Instanz abgewiesen, hat sich aber doch gelohnt. Der Fall führte zu einer Neuregelung beim Einsatz der schwarz-orangen Flagge bei beschädigten Teilen. In Zukunft entscheidet wieder das Team, was gefährlich ist und was nicht. „Keiner von uns lässt ein Auto auf der Strecke, bei dem der Heckflügel schief hängt. Kleinere Dinge wie Frontflügel-Endplatten sind keine Gefahr", erklärte Aston-Martin-Teammanager Andy Stevenson.

FIA-Technikchef Nikolas Tombazis teilte den Teams in einer Klarstellung mit, dass ab sofort kein Auto mehr an die Box zitiert wird, wenn die Frontflügel-Endplatte, ein kleines Verkleidungsteil oder ein Spiegel beschädigt ist. Falls die Rennleitung Zweifel hat, muss das Team Beweise vorlegen, warum der Schaden keine Gefahr darstellt. Wenn das betreffende Teil gegen die Beteuerungen des Teams doch abfällt und Schaden anrichtet, droht eine Strafe. Strukturelle Schäden werden sofort geahndet. ■



XPB

Bei einem Endplatten-Schaden wird kein Flügel-Wechsel mehr verlangt

Formel 1

# Hamilton will bleiben

Lewis Hamilton bestätigt, dass er seinen Mercedes-Vertrag bald verlängern will und schließt eine Karriere jenseits von 40 nicht aus. Sein Lob für das Team klingt wie ein Bewerbungsschreiben.

Von: **Michael Schmidt**

Lewis Hamilton hat von der Formel 1 noch lange nicht die Nase voll. Der siebenfache Weltmeister will in den nächsten zwei Monaten mit Teamchef Toto Wolff über eine Vertragsverlängerung verhandeln. „Es ist wieder die Zeit gekommen, in der du dir Gedanken machst, wie es in den nächsten drei bis fünf Jahren weitergehen soll. Du analysierst das abgelaufene Jahr und stellst dir viele Fragen: Wo sehe ich mich in der Zukunft? Was will ich tun? Was sind meine Ziele? Ich bin mittlerweile außerhalb des Sports in viele Geschäfte mit guten Erfolgschancen eingestiegen. Aber ich will weiter Rennen fahren. Ich liebe, was ich tue und habe nicht das Gefühl, dass ich aufhören sollte. Deshalb plane ich, noch länger dabeizubleiben."

Der Rekordsieger betonte, dass er sich nur ein Team vorstellen kann: „Mercedes ist meine Familie. Sie sind mit mir durch dick und dünn gegangen, seit ich 13 Jahre alt bin. Ich glaube an diese Marke und die Leute, die dafür arbeiten und will ihnen auch in Zukunft der beste Teamkollege sein, den es gibt." Vor ein paar Jahren konnte sich der 37-jährige Brite nicht vorstellen, jenseits von 40 noch Rennen zu fahren. Jetzt schon: „Ich habe mein Leben besser organisiert, bin fitter denn je und habe das Gefühl, mit dem Team noch viele Titel gewinnen zu können." Im Scherz fügt er hinzu: „Wenn Alonso mal aufhört, muss ich mir auch Gedanken machen." ■




WILHELM

Lewis Hamilton ist voll motiviert, die Formel-1-Karriere noch zu verlängern

## NACHRICHTEN

### MEXIKO VERLÄNGERT

Der GP Mexiko bleibt bis 2025 im Kalender. Die Organisatoren verlängerten den Vertrag mit der Formel 1 um drei Jahre, weil das Rennen in Mexico-City auch ein großer Wirtschaftsfaktor für die Region geworden ist. Der Grand Prix im Vorjahr hatte 9236 Arbeitsplätze geschaffen und der Region einen Profit von 786 Millionen Dollar gebracht.

### ASTON ZAHLT 450 000 DOLLAR

Aston Martin muss wegen Verfahrensfehlern bei der Abrechnung für 2021 eine Strafe von 450 000 Dollar bezahlen. Der Rennstall hatte Investitionen in die neue Fabrik, den Simulator, Verpflegungsleistungen, Einrichtungsgegenstände und Dienstleistungen durch ausgelagertes Personal falsch verbucht, blieb aber im Gegensatz zu Red Bull innerhalb der Budget-Obergrenze.

### SARGEANT GEHT LEER AUS

In Mexiko kam der künftige Williams-Pilot Logan Sargeant zum zweiten Mal in einem Freitagstraining zum Einsatz. Da der Amerikaner nur 94,7 Kilometer schaffte, gibt es keinen Extra-Punkt für die Superlizenz.

### HOHE FIA-EINNAHMEN

Red Bull muss sieben Millionen Dollar Strafe zahlen, Aston Martin 450 000. Die FIA muss die Geldbußen nach Abzug der operativen Kosten für Entwicklungsprogramme im Motorsport verwenden, wie die Förderung kleinerer Rennserien oder Projekte wie „Girls on track".

### RED-BULL-BOYKOTT

Red Bull hat dem britischen TV-Sender Sky F1 in Mexiko keine Interviews gegeben. Das Team fühlte sich ungerecht behandelt, nachdem ein Reporter behauptet hatte, dass Lewis Hamilton der WM-Titel 2021 geklaut wurde. Ein anderer Reporter fragte Christian Horner, ob er sich nicht für das Budget-Cap-Vergehen entschuldigen müsse.

BMW

BMW-M-Motorsportchef Andreas Roos über den Stand beim LMDh-Auto, den engen Zeitplan für die Testarbeit und das Thema BoP in der Topklasse.

Von: **Marcus Schurig**

**Es gab bei allen LMDh-Herstellern am Anfang Probleme, zum Beispiel mit der MGU oder den Batterien. Die Hersteller haben da offenbar gut zusammengearbeitet, oder?**
Es gibt einen extrem engen Austausch zwischen den LMDh-Herstellern und der IMSA-Serie, denn am Ende sitzen wir alle in einem Boot. Porsche hat als Pilot-Customer als Erster mit der Fahrzeugentwicklung begonnen, und man muss ehrlich sagen, dass das für uns natürlich extrem hilfreich war, weil wir wegen der späten Entscheidung zwangsläufig als Letzte in den LMDh-Testbetrieb eingestiegen sind.

**Wie schwierig ist die Gesamtsituation an der Teilefront, Stichwort Lieferketten?**
Da kommen mehrere Dinge zusammen: Auf der einen Seite haben alle LMDh-Hersteller einen extrem angespannten und ambitionierten Zeitplan, denn das erste Rennen in Daytona findet in weniger als drei Monaten statt. Da fast alle Hersteller ihre ersten Autos zeitgleich aufgebaut haben, brauchten sie die gleichen Bauteile und Materialien zur gleichen Zeit. Das fängt bei Carbonfasern für die Monocoques an und endet beim Spezialstahl für Getriebeteile. Dazu kämpfen alle Hersteller im Motorsport mit einer schwierigen Gesamtlage bei den Lieferketten. Die Situation ist extrem angespannt, da arbeiten alle im Task-Force-Modus – besonders die Kollegen im Einkauf und in der Disposition.

**Ein Ziel des neuen Reglements bestand darin, dass die Prototypen mit einem eigenständigen Markengesicht antreten. Das ist BMW augenscheinlich recht gut gelungen …**
Das war unser Fokus, und ich denke, wir haben diese Aufgabenstellung gut gelöst. Wenn man das Hypercar- und das LMDh-Reglement vergleicht, dann muss man dazu sagen, dass die LMDh-Hersteller vom Reglement her etwas weniger Freiheiten haben als die Hypercar-Marken.



XYNAMIC

**Beim LMDh-Gemeinschaftstest in Atlanta ließ der BMW M Hybrid V8 mit schnellen Rundenzeiten aufhorchen**

# „Nur wenn alle offen spielen, kann die BoP funktionieren“

Wir arbeiten wie Cadillac mit Dallara als Chassishersteller zusammen, und da muss man festhalten, dass einige Bereiche beim Monocoque gleich sind, was den gestalterischen Spielraum einengt. Am Ende muss man den richtigen Kompromiss zwischen Design und Performance finden.

**Die Nieren an der Front identifizieren das Fahrzeug auf den ersten Blick als BMW ...**
Die Nieren waren als Design-Ansatz gesetzt, die Frage war eher ihre Größe. Da haben wir jetzt einen schönen Kompromiss gefunden, der sehr gut in das aerodynamische Lastenheft des Autos passt. Im LMDh-Reglement hat man auf der Aero-Seite ein ziemlich enges Performance-Fenster, andererseits hat man genügend Freiheiten, um das Markengesicht zu realisieren und sich auch das eine oder andere Gimmick zu leisten, das man sich früher zu alten LMP1-Zeiten nicht hätte erlauben können.

**Wie sehen die Performance-Fenster für die LMDh-Klasse eigentlich im Detail aus?**
Was den Powertrain betrifft, so gibt es die vorgegebene Leistungskurve für den Antrieb, die über die Drehmomentmesswellen kontrolliert wird. Die maximale Systemleistung ist Teil der BoP, aber sie liegt etwa bei 680 PS. Was die Aerodynamik betrifft, so gibt es ein Performance-Fenster, das sich über die Koeffizienten für Luftwiderstand und Abtrieb definiert. Es gibt nur einen kleinen Spielraum, wo man sich in diesem Fenster exakt positionieren kann.

**Kann man mit diesem Fenster ein Auto bauen, das auf Strecken wie Le Mans einen Vorteil hat?**
Nein, die Fenster sind so klein und so festgezurrt, dass man als Hersteller keinen Spielraum hat, um ein Auto zu bauen, das auf den schnellen Strecken wie in Le Mans besser funktioniert als beim Wettbewerb, denn man muss mit einem Aero-Kit alle Strecken und alle Abtriebs-Level abdecken.

**Was ist mit dem Gewicht?**
Das ist der dritte Bereich, wo die Grenzen klar abgesteckt sind, da hat man nur einen kleinen Spielraum, etwa bei der Gewichtsverteilung. Generell sind die Fenster viel enger als in der LMP1-Ära: Je gleicher die Ausgangsbasis über das Reglement, umso näher liegen die Autos beieinander.

> „Die Teilesituation ist wegen der Lieferketten-Problematik angespannt, alle arbeiten im Task-Force-Modus – besonders der Einkauf und die Disposition.“
>
> BMW-Motorsportchef Roos

**Kann man einen Vergleich zur GT3-Klasse ziehen, wo das BoP-System ursprünglich etabliert wurde?**
Aus meiner Sicht ist das System enger aufgesetzt als im GT-Sport, denn dort sind die Konzept-Unterschiede zwischen Limousinen und zweisitzigen Sportwagen oder die unterschiedlichen Einbaulagen für den Motor viel größer als in der neuen Topklasse.

**Wie wichtig ist die Angleichung der Reglements für den Erfolg der BoP?**
Aus meiner Sicht hat die Konvergenz der Regelwerke dazu geführt, dass wir wieder eine Art Equivalence of Technology analog zur alten LMP1-Klasse haben, wo die Vor- und Nachteile gut gegeneinander aufgewogen und verrechnet werden. Die Konvergenz ist letztlich die Basis dafür, dass überhaupt eine funktionsfähige BoP erstellt werden kann.

**Wo steht BMW bei der Homologation des Autos?**
Der Prozess hat bereits begonnen, und die Homologation muss vor dem LMDh-Gemeinschaftstest Anfang Dezember in Daytona vollständig abgeschlossen sein.

**Wie viele Testkilometer will BMW bis zur Homologation abspulen?**
Man kann nie genug Kilometer auf dem Tacho haben, je mehr, desto besser – das ist die Grundregel. Denn wir fahren mit diesen Autos ja Langstreckenrennen, und da muss man erstens die Zuverlässigkeit abtesten und zweitens die Performance herausarbeiten. Bei der Performance schließen sich jetzt peu à peu die Zeitfenster, weil man zum Beispiel irgendwann mal die Gewichtsverteilung festlegen muss, denn daraus leiten sich wieder weitere Entwicklungsrichtungen ab.

**Wie viele Kilometer hat BMW bisher abgespult?**
Wir reden prinzipiell nicht über die Zahl der Testkilometer, aber Stand Oktober sind wir etwa bei der Hälfte des geplanten Testvolumens angekommen. Wir haben noch zahlreiche Tests in Amerika vor uns und hoffen natürlich, dass wir gut durchkommen und unser Programm wie geplant abspulen können. Bis Dezember wird es keinem von uns langweilig werden – das steht mal fest!

**IMSA startet mit zwei langen Rennen in die Saison ...**
Schlimmer kann es eigentlich nicht kommen, denn die ersten beiden Rennen gehen über 24 und 12 Stunden – das ist die größte Herausforderung für jeden Ingenieur. Und für europäische Hersteller ist das doppelt hart, weil man das alles logistisch sehr gut vorausplanen muss, um die Teile über den Atlantik zu schicken. Aber wir wussten alle, worauf wir uns eingelassen haben.

**Bei den Fahrerkadern fällt auf, dass die Hersteller ihren GT-Piloten die Chance zum Aufstieg bieten. Warum?**
Mit Blick auf BMW muss man festhalten, dass viele unserer GT-Piloten einen Background im Formelbereich oder mit Fahrzeugen mit viel Abtrieb haben. Da ist die Basis also schon da. Dazu hatten alle Piloten die Chance, Vorarbeit im Simulator zu leisten. Wir haben allen Fahrern im Testbetrieb Seat-Time gegeben, ohne aber in einen permanenten Shoot-out-Modus zu verfallen, weil sonst die Entwicklungsarbeit gelitten hätte.

**Wie wichtig ist der Faktor Fahrer in der Topklasse?**
Wenn die Autos in der Theorie alle gleich oder ähnlich performant sind, dann kommt den umgebenden Faktoren eine größere Bedeutung bei – also Fahrerqualität, Boxenstopps, Teamqualität und Strategie. Das werden am Ende die Faktoren sein, die die Rennen maßgeblich entscheiden, denn die Technologie kann qua Logik nicht den Ausschlag geben.

**Ist BMW Motorsport für das LMDh-Projekt gut gerüstet?**
Wir haben eine kleine Mannschaft, die das Projekt inhouse steuert, aber das Reglement gibt uns genügend Möglichkeiten, Dinge auszusourcen. Laut LMDh-Reglement stammt das Chassis von einem externen Zulieferer, das bindet abgesehen von der Konzept- und Designphase und in der Steuerung keine internen Kapazitäten. Beim Antrieb konnten wir auf den V8-Saugmotor aus der DTM aufbauen und mussten nicht bei null beginnen. Auch das Hybridsystem stammt von einem Einheitsausrüster. Will sagen: So wie das Reglement angelegt ist, benötigt man keine extremen Ressourcen. Daher ist BMW Motorsport mit der vorhandenen Struktur gut aufgestellt, um ein Projekt von der Größenordnung eines LMDh-Autos zu meistern.

**2024 werden bis zu neun Hersteller in der neuen Topklasse fahren. Die einzige Wolke am Himmel ist das Thema BoP. Wie ist Ihre Einschätzung?**
Nur wenn alle Hersteller offen spielen und die Karten auf den Tisch legen, kann die BoP auch funktionieren. Wenn jeder versucht, die BoP auszutricksen, dann kann die BoP nicht gut sein – und dann schimpfen am Ende alle nur über die BoP. Die Regelhüter können nur einen guten Job machen, wenn wir ihnen auch die Chance dazu geben. ■




Fokus auf Aero: Die Entwickler verwendeten viel Gehirnschmalz und F1-Wissen auf die Aerodynamik des Ferrari 499P

FERRARI

# Die rote Göttin

50 Jahre nach dem letzten Werks-Ferrari kehren die Roten mit dem neuen 499P in die Topklasse des Langstreckensports zurück. In Maranello wurde ein hochkomplexes Rennauto entwickelt, das offenbar schon jetzt sehr haltbar und schnell ist und obendrein auch noch spektakulär aussieht und herzhaft klingt – ein echter Ferrari halt.

Von: **M. Schurig; A. Cotton**

Beim Ferrari-Weltfinale in Imola waren am letzten Wochenende zwei Boxengaragen für etwas ganz Besonderes reserviert: muskelbepackte Security-Mitarbeiter bewachten die Location mit Argusaugen, Einlass gab es nur für wenige, nur mit spezieller Einladung und nur nach dem Ab parallel kleben aller Telefonlinsen. Am Freitag präsentierte Ferrari den neuen 499P, lange bevor die offizielle Pressemitteilung am Samstagabend herauskam. Ferrari rief, und alle kamen: Topkunden, VIP-Gäste, Management, Medien.

1973 stand zum letzten Mal ein reinrassiger Werks-Ferrari im Langstreckensport am Start. Der alte 312P war kein Überflieger, doch er liefert hübsche Reminiszenzen: Wegen des 50-jährigen Jubiläums gehen die Werks-499P im nächsten Jahr mit den Nummern 50 und 51 in der Sportwagen-WM an den Start. Der Name? 499 steht für das Hubvolumen der Einzelzylinder, multipliziert mit sechs macht also drei Liter Hubraum. Und das P steht natürlich für Prototyp.

## 499P mit Aero-Kaskaden

Die Historie ist eine alte Kamelle und der Name Schall und Rauch? Gut, arbeiten wir uns durch die harten Fakten. Der größte Fokus lag offensichtlich auf Design und Aerodynamik, wo der 499P mit einer ganzen Reihe bemerkenswerter Lösungen aufwartet, die schon bei der ersten Betrachtung auffallen. Die Kanzel wirkt mit ihrer flachen Scheibe und den schmalen Abmessungen elegant gestreckt und nicht mehr so blasenförmig aufgesetzt wie in der alten LMP1-Klasse. Klar ist anhand der Abmessungen, dass es sich bei den Hypercars nun um echte Einsitzer mit Dach handelt, während in der LMP1 noch das historische Mandat der Zweisitzigkeit durchschimmerte.

> **!** Ferrari muss noch final entscheiden, ob die Trimmung der Aero-Balance an der Front- oder an der Heckpartie erfolgen soll.

Die zweite Auffälligkeit: Die Heckpartie wartet ebenso wie die zentralen Bauteile der Front-Aerodynamik mit einer kaskadenartigen Anordnung auf, analog etwa zu den aktuellen F1-Frontflügeln, wo mehrere Lagen mit gleicher Form hintereinander gestaffelt sind. Beim 499P findet sich vorne unter der Fronthaube eine Dreier-Kaskade an Flügeln, hinten stapeln die Italiener mit Motorabdeckung, Zwischenflügel und Heckflügel drei Aero-Elemente übereinander – darauf kommen wir noch mal zurück.

Drittens glänzt der 499P mit niedrigen, schnörkellosen Seitenkästen, die nur kleine seitliche Einzüge aufweisen. Bisher leiteten die LMP1-Wagen einen großen Teil der anströmenden Luft zwischen Chassis und den beiden Vorderrädern und um das bauchige Chassis-Mittelteil. Ein großer Teil dieser Umströmung wurde hinten zur Kühlung abgezwackt.

Beim 499P sind die unteren Austritte hinter den Vorderrädern sowie die Einzüge vor den hinteren Rädern extrem klein, die Seitenkästen sind seitlich fast geschlossen, während sie früher sperrangelweit offen waren. Das kann nur bedeuten, dass viel Luft über Durchströmung direkt durchs Chassis geleitet wird, die auch die Motorkühlung bedient. Es gibt keine Kühlluft-Austritte im hinteren Bodykitbereich, die

Kühlungshitze entweicht ebenso wie die Motorabwärme in einem breiten Spalt zwischen Diffusordach und Motorabdeckung.

Der vierte Eyecatcher bei Design und Aerodynamik ist die elegante Integration von Airbox, Finne sowie der Übergang in die Heckverkleidung. Die Airbox weist drei Einlässe auf: den Lufteinlass für den Motor und links und rechts Kanäle, die den Motorraum entlüften sowie Batterien und Getriebe kühlen. An die Airbox schließt sich nahtlos die Finne an, unten verschmelzen die Baugruppen mit der Motorabdeckung. Bevor wir stärker ins Detail gehen: Vielen Premieren-Besuchern fielen die vertikalen Luftteiler auf, die sich überall auf dem Auto finden, etwa auf der Haube, dem Dach, den Radhäusern und dem Heckflügel.

Sie dienen nicht dazu, die Luft zu kanalisieren, sondern um die aerodynamische Längsstabilität zu erhöhen. Ein Hypercar darf bei einem Reifen- oder Aufhängungsschaden nicht abheben, die große Heckfinne senkt die Abhebegeschwindigkeit bei gefährlichen Eindrehwinkeln – und die sogenannten Strakes auf dem 499P tragen ebenfalls dazu bei.

## Cut-out am Frontsplitter

Wie erwähnt, sind die F1-Anleihen bei der kaskadenförmigen Flügelanordnung offensichtlich: An der Front arbeiten drei hintereinander gestaffelte Flügelelemente im Verbund – um das zu sehen, muss man jedoch vor der roten Göttin auf die Knie gehen. Das erste Element ist der vorne rausragende Frontsplitter, der über einen großen Mitteleinzug (Cut-out) verfügt, also eine breite Sektion, die angehoben wurde, um mehr Luft unter das Auto zu leiten und damit die Pitch-Anfälligkeit zu entschärfen.

Hinter dem geschwungenen Frontsplitter folgt ein zweites Element mit gleicher Kontur, dahinter ein drittes Element, das direkt am Chassis angreift und dessen hinteres Ende nochmals stärker nach oben geneigt ist. Die vorderen zwei Elemente werden von Stelzen gehalten, die letzte Kaskade stützt sich am Frontteil des Chassis ab. Es ist erkennbar, dass die Elemente eine Verstellfunktion aufweisen. Das ist deshalb interessant, weil das Reglement den Hypercar-Herstellern zur Trimmung der Aero-Balance nur ein Werkzeug gibt: entweder über die Flügel vorne oder über die Elemente hinten. Die Vorgabe



FERRARI

„Das Ziel bestand darin, maximale Performance mit optimaler Reifennutzung über den Stint zu verbinden – das ist der Schlüssel für den Erfolg.“

Ferdinando Cannizzo

soll sicherstellen, dass die Aero-Kosten im Rahmen bleiben.

Bei Ferrari ist noch nicht entschieden, ob man die Balance vorne oder hinten trimmt: „Wir haben zwar 12 000 Testkilometer abgespult, aber noch nicht entschieden, ob wir die Trimmung vorne oder hinten steuern“, so Ferrari-Projektleiter Ferdinando Cannizzo. Diese Entscheidung wird erst in der zweiten Testphase getroffen, die bereits begonnen hat und bis zur finalen Homologation bis Mitte Januar läuft und wo die maximale Performance im Vordergrund steht.

Bisher herrschte die Auffassung vor, dass die Trimmung im Heck die stabilere Variante sei, doch Ferrari könnte mit dem komplexen Aero-Layout an der Front von diesem Grundtrend abweichen. Bisher trimmen alle LMDh-Hersteller aus Amerika (Cadillac, BMW, Acura, Porsche) ihre Autos über den Heckflügel. Das Hypercar-Reglement bietet mehr technische Freiheiten bei der Gestaltung als in der LMDh-Klasse – und Ferrari könnte diese Freiheit nutzen. „Unser Ziel bestand darin, maximale Performance und optimale Reifennutzung über den Stint miteinander zu verbinden“, so Cannizzo zum Konzept. Aus diesem Grund soll so viel Abtrieb wie möglich radnah erzeugt werden, gleichzeitig wollte Ferrari den Luftwiderstand klein halten. Deshalb finden sich keine seitlichen Flaps vor dem Radhaus, und deshalb gibt es auch nur wenige Kühlluft-Einzüge und -Austritte.

## Viel Aufwand bei der Aero

Das führte zu einem sauberen, eleganten Design. „Ferrari steht traditionell für die perfekte Kombination aus Design und Performance“, sagt Cannizzo. Mal abgesehen von der roten Farbe ist der 499P mit den geschwungenen Formen auf Anhieb als Ferrari zu erkennen, dazu wurden die charakteristisch schmalen Frontscheinwerfer vom Modell 296 GTB integriert.

Das Design lässt vermuten, dass die Durchströmung eine zentrale Rolle spielt, was es erlaubt, die Seitenkästen flach und geschlossen zu halten. „Das Per-





FERRARI

499P-Kennzeichen: Niedrige Seitenkästen mit kleinen seitlichen Einzügen, geschwungene Formen, flache Frontscheibe





FERRARI

Im Heckbereich nutzt Ferrari drei Elemente: Motorabdeckung, Zwischenflügel mit Leuchtenband plus Heckflügel

formance-Fenster für die Aerodynamik ist relativ klein, aber wir versuchen, die Vorteile der Hypercar-Regeln maximal zu nutzen", sagt Cannizzo. Ferrari hat den Heckflügel nicht über einen Schwanenhals aufgehängt: Seitliche Stelzen mit Kiemen sowie die zentrale Finne und ein mittiger Steg fixieren den Flügel, der über ein festes und ein einstellbares Flügelblatt verfügt.

Dazu gibt es auf der Mittelebene ein zweites horizontales Flügelelement auf Höhe des oberen Radhausabschlusses. Der Heckdiffusor steigt früh etwa auf Höhe des hinteren Einzugs der Seitenkästen kontinuierlich an, die zwei großen Expansionskanäle werden dabei nach hinten immer breiter und höher. Insgesamt ist erkennbar, dass Ferrari versucht, die Freiräume im Hypercar-Reglement zu nutzen, um bei der Aerodynamik den Unterschied zu machen – besonders im Bereich Front-Aero und Durchströmung. Peugeot hat den Trend mit dem Weglassen des Heckflügels ja bereits vorexerziert.

## V6 als die goldene Mitte?

Beim Antrieb gibt es fürs Erste keine Überraschungen, auch weil Ferrari sehr sparsam mit Informationen umgeht. Es war bekannt, dass das Motorkonzept aus dem 296 GTB kommt, also V6-Biturbo mit einem Bankwinkel von 120 Grad, die Turbolader liegen dabei oben im Zylinder-V.

Das Dreiliter-Renntriebwerk ist jedoch als voll tragendes Element ausgelegt und kommt daher ohne Hilfs- oder Heckrahmen aus. „Der Block wurde zwar verstärkt, denn er trägt das Getriebe mit und muss die Kräfte vom Fahrwerk aufnehmen", sagt Cannizzo, „trotzdem ist der Motor viel leichter als im Straßenauto."

Laut Cannizzo dachte man nur kurz über einen reinrassigen Rennmotor nach, doch erstens war der Serienbezug zu wichtig, zweitens erfüllte der V6-Biturbo das Lastenheft der Rennabteilung. Interessant: Alle Hypercar-Hersteller setzen auf V6-Biturbos, der einzige Unterschied ist der Hubraum, Ferrari liegt mit 3,0 Litern fast exakt in der Mitte zwischen Toyota (3,5 Liter) und Peugeot (2,6 Liter). Die Kraft gelangt über ein Siebengang-Renngetriebe an die Hinterräder.

Die Hypercars fahren (wie die LMDh aus Amerika) mit einer kombinierten Systemleistung von 500 kW (680 PS) aus Verbrenner und Hybrid. Das Hybridsystem kann bis zu 200 kW liefern, doch die Systemleistung darf nie überschritten werden: Wenn also Hybrid genutzt wird, muss parallel die Verbrennerleistung heruntergefahren werden. Beim Thema Hybrid ist Ferrari schmallippig: Die Rekuperation erfolgt über die Bremse, womit Brake-by-Wire gesetzt ist. Die rekuperierte Energie wird in Batterien mit 900-Volt-Umfeld gespeichert, die unter dem Fahrzeugtank am Boden montiert sind. Da das Hybridpaket die Vorderachse mit gut 60 Kilo belastet, wurde sogar der Verbrenner leicht nach hinten versetzt. Geboostet wird die Hybridleistung über die MGU an der Vorderachse – viel mehr will Ferrari nicht sagen. Die Italiener sind verschnupft, weil die Konvergenz mit den amerikanischen LMDh-Autos dazu führt, dass das selbst entwickelte Hybridsystem kein Unterschiedsmacher ist, auch die Vorteile des Frontdiffs wurden eliminiert. Vielleicht ein Grund, warum der 499P als einziger (!) Vertreter der neuen Prototypen nicht über den Namenszusatz Hybrid verfügt …




FERRARI

„Den höheren Abtrieb und die höhere Leistung spürt man als Fahrer sofort – aber man merkt auch das deutlich höhere Gewicht"

Ferrari-Pilot James Calado

## Diffiziles Bremsen-Setup

Wie vom Reglement vorgesehen, muss das neue Ferrari-Hypercar mindestens 1030 Kilo wiegen, das hohe Gewicht rückt die neuen LMP-Autos stärker an die GT-Wagen, auch wenn das Abtriebsniveau deutlich höher liegt. „Den höheren Abtrieb und die höhere Motorleistung spürt man sofort, aber man merkt auch das höhere Gewicht", sagt James Calado, der als Hypercar-Fahrer bei Ferrari gesetzt ist. „Den Hybrideinsatz spürt man nur auf den Geraden, denn wir dürfen Hybrid ja erst ab 190 km/h nutzen, daher bringt es bei der Traktion nicht viel. Ich war erstaunt, wie gut sich die Bremse trotz der Rekuperation dosieren lässt, aber es ist ganz schön knifflig, das richtige Setup mit Brake-by-Wire zu finden. Wenn die Einstellung nicht passt, hat man sofort ein Problem."

Calado ist vor allem vom Cockpit angetan: „Die Sitzposition ist toll, man liegt mehr im Auto als in einem GT-Wagen, die Pedale sind auch viel weiter oben. Ich war erstaunt, wie gut die Sicht für den Piloten ist, da hat Ferrari einen tollen Job gemacht."

Der zentrale Punkt im Lastenheft, also Peak Performance und optimale Reifennutzung über den Stint, muss freilich erst noch herausgearbeitet werden. „Wir haben einen weiten Einstellbereich bei der Kinematik, dazu Doppelquerlenker und Pushrods, das funktioniert schon jetzt sehr gut", sagt Calado. Die Reifen sind das bewegliche Ziel: Ferrari wechselte noch in der Konzeptphase auf die US-Größen (290 mm vorne, 340 mm hinten), im Gegensatz zu Wettbewerber Peugeot. „Da einige Vorteile des Hybridsystems wegfallen, machte der Wechsel bei der Reifenbreite aus unserer Sicht keinen großen Unterschied, der kommt am Ende über die Reifennutzung – das ist die große Stellschraube im Wettbewerb", sagt Cannizzo.

22 WM-Titel und neun Le-Mans-Siege stehen bei Ferrari im Langstreckensport bislang zu Buche. Der neue 499P könnte die Statistik in den kommenden Jahren deutlich aufhübschen … ■




FERRARI

**Single-Seater mit Dach? Beim Monocoque nutzte Ferrari die F1-Erfahrung, die Piloten loben Cockpit und Bedienung**

**Nürburging Langstrecken Serie (NLS): Diskussionen um Zweikampfverhalten**

# NLS: Zu harte Gangart?

Zuletzt kam es durch die Veröffentlichung von einigen Onboard-Videos zu hitzigen Diskussionen über die Fahrweise in der Nürburgring Langstrecken-Serie – die GT3-Klasse dabei ein beliebter Sündenbock. Aber ist das wirklich so?

Von: **Bianca Leppert**

Hier übers Gras überholt, da zu dritt nebeneinander auf der Döttinger Höhe – dokumentiert von zahlreichen Clips, die im Internet kursieren und unter den Fans geteilt werden. Zuletzt sorgte das von Schnitzelalm Racing veröffentlichte Video, auf dem Phoenix-Pilot Kim-Luis Schramm zu sehen ist, für Wirbel. Diese Szenen sind auf der Nordschleife mittlerweile schon Standard. Manchen geht das zu weit. Audi-Werksfahrer Kelvin van der Linde, der bei NLS 8 zum ersten Mal seit dem 24h-Rennen wieder in der Grünen Hölle zu Gast war, meinte: „Ich hatte ganz viele ‚Knapp-vorbei-Momente' im Rennen. Jeder geht so viel Risiko. Es muss irgendwo eine Linie gezogen werden. Aber ich habe auch keine Idee, wie das aussehen soll."

Sein routinierter Audi-Kollege Frank Stippler hat eine Antwort: „Wenn man bei 270 km/h auf der Döttinger Höhe nebeneinander fährt, muss man sich eben Platz lassen", sagt er. Den bekam er im vergangenen Rennen eine Runde später von einem Porsche-Piloten allerdings auch nicht. Für Stippler hat sich in den letzten 20 Jahren aber nicht grundlegend etwas verändert.

„Das Thema wird immer mal wieder hochgekocht und es werden Einzelfälle im Internet veröffentlicht, aber das schadet der Rennserie am meisten", sagt er.




VLN

**Sind die aktuellen Debatten um die Fahrweise in der NLS gerechtfertigt?**

„Es gibt immer wieder Interessenskonflikte. Ich finde, die haben sich nicht verstärkt. Man kann ja miteinander reden. Es gibt auch schon mehr Verständnis dafür, dass die GT3-Autos die Rundenzeiten nur über den gesteigerten Kurvenspeed schaffen können. Dafür muss man sich vor der Kurve arrangieren – das ist besser als mit Missverständnissen zu zweit reinzufahren. Bei den letzten Rennen war viel Verständnis von den Kleinen für die Großen und andersherum da. Dafür, dass wir hier so viel unterschiedliche Fahrer und Autos haben, klappt das auf einem sehr guten Niveau. Und wenn es doch mal zu einem Kontakt kommt, muss man das in der Öffentlichkeit nicht so hochkochen." ■

## SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

### FERRARI-FINALE IN IMOLA

Beim Ferrari-Weltfinale in Imola sicherten sich der Franzose Thomas Neubauer im Trofeo-Pirelli-Finale und der Deutsche Franz Engstler (Coppa-Shell-Finale) die Titel. Neubauer holte den Sieg von der Pole-Position und hielt seinen direkten Widersacher Eliseo Donna in Schach. Franz Engstler sicherte sich nach dem Titelgewinn in der Europa-Serie in Imola auch den Sieg beim Weltfinale, wo er den Dauerkonkurrenten Axel Sartingen in Schach halten konnte.

### BMW-RÜCKKEHR: MARTIN

Der Belgier Maxime Martin wechselt nach fünfjähriger Zugehörigkeit zum Werkskader von Aston Martin Racing wieder zurück zu BMW Motorsport, wo er bereits von 2013 bis 2017 im GT-Sport sowie in der DTM zum Einsatz gekommen war. Es gilt als sicher, dass der 36-jährige Martin sowohl im GT-Sport als auch im LMDh-Auto zum Einsatz kommt.

### GLICKENHAUS: NUR LE MANS

Jim Glickenhaus hat angekündigt, dass er seine Hypercar-Rennwagen im nächsten Jahr nur beim 24h-Rennen in Le Mans an den Start bringen will. Als Grund nennt der Amerikaner die herausfordernde wirtschaftliche Lage, die es schwierig mache, Sponsorgeld zu finden. Erst im Oktober tauchten Gerüchte auf, wonach Glickenhaus zwei Hypercars an einen französischen Millionär verkauft habe, doch offenbar ist der Deal in letzter Sekunde geplatzt. Glickenhaus will seine Pläne binnen der nächsten zwei Wochen offiziell machen.

### LMH VON ISOTTA FRASCHINI

Unter dem Label der früheren italienischen Automarke Isotta Fraschini will der ehemalige Ferrari-Partner Michelotto Engineering ein Hypercar für das 24h-Rennen in Le Mans an den Start bringen. Das Auto befindet sich seit zwei Jahren in der Planung und soll von einem neu entwickelten Dreiliter-V6-Motor angetrieben werden.

### BENTLEY: KNAPP VORBEI

Tolle Geschichte aus England: Angeblich wollte Bentley kurzfristig beim 100-jährigen Jubiläum von Le Mans im nächsten Jahr mit einem Topauto nach LMDh-Reglement an den Start gehen. Porsche und Multimatic hätten helfen sollen, den kurzfristigen Start möglich zu machen. Bentleys letzter Sieg datiert aus dem Jahr 2003 – der jährt sich beim Jubiläums-Rennen zum 20. Mal. Im Oktober wurde das Projekt vom Bentley-Vorstand wieder gestoppt.



XPB

### SORGE UM STARTERZAHLEN

Die Interessengemeinschaft Langstrecke Nürburgring (ILN) beobachtet beunruhigt die Entwicklungen rund um die Starterzahlen in der NLS. „Die aktuelle Situation ist wirklich ernst und das Resultat vieler Faktoren. Wir müssen jetzt mit vereinten Kräften daran arbeiten, die NLS am Leben zu halten, sonst hat sie schon bald keine Zukunft mehr", meinte der Vorsitzende Martin Rosorius. In drei Arbeitsgruppen erarbeitet die ILN neue Ideen, die als Konzept zum Saisonfinale den Verantwortlichen der NLS übergeben werden sollen.

### PEUGEOT TESTET FAHRER

Peugeot Sport will zeitnah vier Piloten eine Testchance im Hypercar geben, obwohl der Fahrerkader eigentlich finalisiert ist. Die einzige mögliche Erklärung wären zusätzliche Einsätze in der amerikanischen IMSA-Serie unter dem gemeinsamen Dach der Stellantis-Gruppe.


Innerlich schon lange im Exil: Ott Tänak

MCKLEIN

Rallye-WM

# Wer kommt für Tänak?

**Auch wenn Ott Tänak in Japan noch mal im i20 Rally1 sitzt, bei Hyundai glühen die Telefondrähte. Denn neben einem erfahrenen Teilzeit-Piloten, muss nun auch noch ein siegfähiger Vollzeitfahrer her.**

Von: **Reiner Kuhn**

Anfang Oktober sprach der stellvertretende Hyundai-Teamchef Julien Moncet im MSa-Interview von seinem klaren Plan A, schließlich hätten Thierry Neuville und Ott Tänak einen Vertrag für 2023. Aber Moncet ergänzte: „Man muss immer auch Plan B und C haben." Letzterer ist nun nach dem Abgang des dreimaligen Saisonsiegers aus Estland gefragt.

Schon länger wird kolportiert, dass nach der Trennung von Oliver Solberg Neuville-Kumpel Andreas Mikkelsen kommen soll. Verständlich, passt der Norweger mit 125 WM-Starts (25 Mal Podium, drei Siege) perfekt ins Bild des gesuchten Routiniers. Klar ist aber auch: Den bei allen WM-Läufen siegfähigen ehemaligen Weltmeister Tänak wird Mikkelsen kaum ersetzen können.

Auch für den Ex-M-Sport-Werkspiloten und aktuellen Hyundai-WRC2-Fahrer Teemu Suninen (75 WM-Starts, dreimal Podium) dürfte dies erst einmal eine Nummer zu groß sein. Beide Kandidaten haben zwar Erfahrung im WRC, nicht aber mit den aktuellen Hybrid-Boliden. Auch deshalb soll sich Hyundai nach möglichen Alternativen umgeschaut haben. Während Toyota-Pilot Elfyn Evans gegen alle Avancen immun scheint, soll das Management von dessen Teilzeit-Teamkollegen Esapekka Lappi Gesprächsbereitschaft signalisiert und seinem Klienten damit womöglich einen Bärendienst erwiesen haben. Denn nichts soll die japanische Führungsetage mehr ärgern als undankbare Fahrer. Das gilt insbesondere für einen jungen Teilzeit- und Testfahrer, dem genügend Zeit für seine mittlerweile sechsköpfige Familie bleibt.

Hybrid-Erfahrung würde auch der aufstrebende M-Sport-Kunde Pierre-Louis Loubet mitbringen. Doch der 2021 bei Hyundai unzufriedene Korse zählt bei der britischen Edelschmiede M-Sport zu den Aufsteigern. ■

Rallye-WM

## Ogier holt neuen Copiloten

**Nach dem Sieg in Spanien ist die Zusammenarbeit von Sebastien Ogier und Benjamin Veillas zu Ende. In Japan übernimmt Pierre-Louis Loubets Beifahrer Vincent Landais.**

Mit Julien Ingrassia an seiner Seite feierte Sebastien Ogier acht WM-Titel und 54 WM-Laufsiege. Als sich der mehrmalige Champion jedoch entschloss, nur noch ein Teilzeitprogramm zu bestreiten, endete die erfolgreiche Partnerschaft. Ingrassias Rolle übernahm Benjamin Veillas, mit dem Ogier bereits bei Testfahrten zusammengearbeitet hatte.

Doch Tests und Einsätze in der Rallye-WM sind zwei Paar Schuhe, wie Veillas schnell merkte. „Es war nicht einfach für mich, in diese Rolle zu schlüpfen, die viel Druck und lange Arbeitszeiten während der Rallye-Woche mit sich bringt", sagte der 39-Jährige nach der Bekanntgabe eines neuen Ogier-Beifahrers.

Seine Aufgaben werden künftig vom acht Jahre jüngeren Vincent Landais übernommen, der bislang mit M-Sport-Pilot Pierre-Louis Loubet antrat. Damit das neu formierte Duo bei der Rallye Monte Carlo – die der Toyota-Pilot erneut bestreiten möchte – eingespielt ist, steigt Landais bereits in Japan ein. ■ RK



TOYOTA

In neuer Dienstkleidung: Landais

Rallycross-WM

## Kristoffersson unschlagbar

**Johan Kristoffersson hat wieder einmal Rallycross-Geschichte geschrieben. Der Schwede krönte sich bei der vorletzten Veranstaltung in Spanien vorzeitig zum ersten Weltmeister der Elektro-Ära.**

Der alte und neue Rallycross-Weltmeister erhielt am vorletzten Wochenende in Barcelona Schützenhilfe vom Promoter. Abgesehen vom Auftakt im norwegischen Hell waren alle verbleibenden Rennwochenenden als Doppelveranstaltungen geplant, so auch das Finale am Nürburgring am 12. und 13 November. Weil plötzlich auffiel, dass es in der Eifel dann früh dunkel wird, strich man den Zeitplan auf einen einzelnen Lauf zusammen. Den theoretischen Verfolgern Niclas Grönholm und Timmy Hansen gingen so die Aufhol-Optionen aus, zumal Kristoffersson am Sonntag in Barcelona mit einem klaren Sieg alles klar machte. Zuvor am Samstag hatte Timmy Hansen seinen ersten Saisonsieg gefeiert. ■ SK



SKODA

Fünfter WM-Titel in den letzten sechs Jahren: Johan Kristoffersson

# Alleskönner

50 Ausgaben **MOTORSPORT *aktuell***
frei Haus plus Extra Ihrer Wahl sichern!

**FÜR SIE ZUR WAHL**

76-tlg.

**30 € TankBON-Gutschein**

Bezahlen Sie einfach mit dem TankBON.
• Mit diesem Tankgutschein tanken Sie bequem und flexibel an zahlreichen Partnertankstellen in ganz Deutschland
Ohne Zuzahlung

1340

**BLACK&DECKER Autowerkzeug**

- 76-teiliges Schraubwerkzeugset
- mit gängigen Handwerkzeugen
- Schrauber-Bit und Stecknüssen
- mit handlichem Rollpack

Zuzahlung: 1,– €*

1467

**Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern:** • Jeden Mittwoch brandaktuelle News frei Haus • Tolles Extra dazu

## motorsport-aktuell.com/angebot

oder telefonisch **0781 639 66 54**

**Bestell-Nr. MSA1PRE (selbst lesen), MSA1PRG (verschenken) – 50 Ausgaben MOTORSPORT *aktuell* für zzt. 135,– € (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. jeweils 2,70 €) – ggf. zzgl. einmalig des jeweiligen Zuzahlungsbetrags für das Extra. Es besteht ein 14-tägiges Widerrufsrecht. Auslandspreise auf Anfage.**

Verantwortlicher und Kontakt: Abonnenten Service Center GmbH, Hauptstraße 130, 77652 Offenburg in gemeinsamer Verantwortlichkeit mit Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und Motor Presse Hamburg GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft. Sie haben ein gesetzliches Widerrufsrecht. Die Belehrung können Sie unter shop.motorpresse.de/agb abrufen. Weitere Informationen zum Datenschutz finden Sie in unserem Impressum. Sollten wir Ihre Daten in einen Staat außerhalb der Europäischen Union übermitteln, stellen wir sicher, dass Ihre Daten gemäß Art. 44ff DSGVO geschützt sind. Sie haben Recht auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Berarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde. Details unter: shop.motorpresse.de/datenschutz *Alle Preise in Euro inklusive der gesetzlichen MwSt. und Versand.



Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstr. 1, 70174 Stuttgart, Handelsregister: Stuttgart HRA 9302

**Auf dem Gipfel: Gemeinsam mit Co Matthieu Baumel holt Toyota-Pilot Nasser Al-Attiyah den ersten Rally-Raid-WM-Titel**

W2RC - REB BULL

# Ein Fall für zwei

Erstmals kämpften die Langstrecken-Offroader um einen WM-Titel. Das Glück der meist unbeachteten und von Amateuren dominierten Szene: Mit Rallye-Rekordweltmeister Loeb und Wüstenfuchs Al-Attiyah duellierten sich zwei Stars um den Titel – mit dem glücklicheren Ende für den 51-jährigen Katarer.

Von: **Reiner Kuhn**

Die Parallelen sind frappierend: So wie die Langstrecken-WM der Sportwagen vom Wohl und Weh des 24-Stunden-Klassikers in Le Mans abhängt, muss die von Privatiers und Amateuren dominierte Cross-Country-Szene damit leben, dass sich in der von einem Cup zur FIA Rally-Raid-WM beförderten Serie alles um die berühmt-berüchtigte Rallye Dakar dreht.

Daran ändert in der Topkategorie auch die Öffnung für alternative Antriebskonzepte nichts, mit der man dem gleichwohl potenten wie ambitionierten Werksteam von Audi die Türe öffnete. Denn wie in Le Mans waren auch vor dem WM-Status Hersteller wie Mitsubishi, Peugeot, Volkswagen oder auch BMW und Mini bereit, mit satten Budgets in die Wüste zu gehen.

### Aller Anfang ist schwer

So sehr sich die Regelmacher der FIA auch bemühten, vor allem die Amateur-Szene tat sich mit den neuen, deutlich ehrenvolleren, aber eben auch restriktiven Rahmenbedingungen schwer. Wenig hilfreich war, dass das technische Reglement der Topklasse beim Start noch nicht fixiert war. Im Verlaufe der Rallye Dakar kamen über 240 Meldungen an die Rallyeleitung und rund 80 an die FIA-Stewards zusammen – ein einsamer Rekord in der Motorsportgeschichte.

Trotz der obligatorischen Debatten litt das sportliche Spektakel darunter nur bedingt. Zwar gewann der fünfmalige Weltcup-Gewinner Nasser Al-Attiyah im Toyota Hilux zum vierten Mal die Königin aller Offroad-Fahrten, hatte trotz der souveränen Vorstellung aufgrund des ausgeklügelten Punktesystems, bei dem neben dem Gesamtergebnis (50-40-30-25-20-15-10-9 … 1) auch pro Tagesetappe (5-4-3-2-1) WM-Zähler vergeben wurden, nur einen WM-Punkt Vorsprung auf den zweitplatzierten Sébastien Loeb im BRX-Prodrive Hunter.

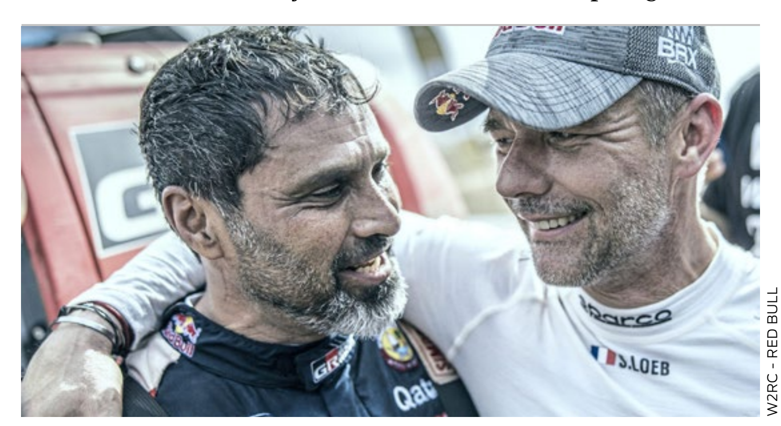
> **!** Jeder durfte mal: Bei dem von fünf auf vier WM-Läufe verkürzten Rally-Raid-WM-Kalender gab es vier verschiedene Sieger.



### Halbe Punkte bringen den Titel

Waren bei der Dakar in den fünf Auto-Klassen T1 bis T5 weit über 200 Fahrzeuge am Start, kamen Anfang März nur noch 30 Teams nach Abu Dhabi. Während die Titelaspiranten Al-Attiyah und Loeb früh patzten, feierte Wüsten-Schumi Stéphane Peterhansel beim zweiten Audi-Einsatz den ersten WM-Sieg eines Fahrzeuges mit elektrischem Antriebsstrang. Beim dritten WM-Lauf waren die Ingoldstädter mit dem komplett überarbeiteten Evolutionsmodell des RS Q e-tron zwar erneut die Schnellsten, fuhren aber außer der Wertung. Der nun mit einem WM-Punkt Vorsprung angereiste Loeb erlebte in Nordafrika mehr Tiefen als Höhen, wurde nur 51. und kann von Glück reden, dass seine Prodrive-Hunter-Kollegen Guerlain Chicherit und Orlando Terranova mit einem Doppelsieg WM-Rivale Al-Attiyah auf den dritten Platz verweisen.

Auf den eher gewöhnlichen Rallyepisten des vierten und finalen WM-Laufes in Andalusien spielte Loeb seine ganze Klasse aus und siegte. Da aufgrund der massiv gekürzten Strecke aber nur halbe WM-Punkte vergeben wurden, holte sich Al-Attiyah den ersten Rally-Raid-WM-Titel der Geschichte. ■



W2RC - RED BULL

**Machen den WM-Titel unter sich aus: Al-Attiyah und Loeb**


W2RC - REB BULL

Ohne echte Titelchance: Der WM-Vierte Przygonski im X-Raid Mini Buggy


W2RC - RED BULL

Mehr als das Salz in der Suppe: López wird als bester T3-Pilot WM-Fünfter


W2RC - RED BULL

Dakar-Sieger Al-Attiyah (Toyota)


W2RC - RED BULL

Abu-Dhabi-Sieger Peterhansel (Audi)


W2RC - RED BULL

Marokko-Sieger Chicherit (GCK Hunter)


W2RC - RED BULL

Andalusien-Sieger Loeb (BRX Hunter)

## RALLY-RAID-WM 2022

| Rallye | Sieger |
|---|---|
| Rallye Dakar (01.–14.01.2022) | Al-Attiyah / Baumel (Q/F), Toyota Hilux T1.1 |
| Rallye Abu-Dhabi (01.–10.03.2022) | Peterhansel / Boulanger (F/F), Audi RS Q e-tron T1.U |
| Rallye Marokko (01.–06.10.2022) | Chicherit / Winocq (F/F), GCK Hunter T1.1 |
| Rallye Andalusien (18.–23.10.2022) | Loeb / Lurquin (F/B), BRX Hunter T1.1 |

## WM-ENDSTAND FAHRER NACH VIER LÄUFEN

| | Fahrer | Punkte |
|---|---|---|
| 1. | Nasser Al-Attiyah (Q), Toyota Hilux T1.1 | 169 Punkte |
| 2. | Sébastien Loeb (F), BRX Hunter T1.1 | 149 Punkte |
| 3. | Yazeed Al-Rajhi (KSA), Toyota Hilux T1.1 | 121 Punkte |
| 4. | Jakub Przygonski (PL), Mini Buggy T1.2 | 77 Punkte |
| 5. | Francisco López (RC), Can-Am X3 T3 | 57 Punkte |
| 6. | Guerlain Chicherit (F), GCK Hunter T1.1 | 48 Punkte |
| 7. | Matthieu Serradori (F), Century Buggy T1.2 | 44 Punkte |
| 8. | Cristina Gutierrez (E), Overdrive OT3 T3 | 38 Punkte |
| 9. | Orlando Terranova (RA), BRX Hunter T1.1 | 35 Punkte |
| 10. | Seth Quintero (USA), Overdrive OT3 T3 | 35 Punkte |

# „Noch ist der Dakar-Sieg bedeutender“

Neben der Bronzemedaille im Tontaubenschießen bei den Olympischen Spielen gewann Nasser Al-Attiyah 14-mal die FIA Rallye-Meisterschaft des Mittleren Ostens, die PWRC-WM und zweimal den WRC2-Titel. Nach fünf Weltcup-Gesamtsiegen ist er nun der erste Rally-Raid-Weltmeister.

Von: **Reiner Kuhn**


W2RC - RED BULL

„Die Wüste ist mein Terrain. Mein größter Vorteil dürfte aber mein geschultes Auge sein.“

**Wie wichtig ist Ihnen der Rally-Raid-WM-Titel?**
Er bedeutet mir sehr, sehr viel. Bisher erhielt ich auf der FIA-Gala einen Pokal. Als Weltmeister stehe ich nun mit Max Verstappen, Kalle Rovanperä und anderen auf der Bühne. Ich bin echt stolz – auch weil ich Sébastien Loeb geschlagen habe. Séb und das Prodrive Team haben alles versucht, um uns den WM-Titel streitig zu machen. Aber ich habe ihm immer gesagt, das ist nicht die Rallye-WM, das sind meine Pisten und meine Reviere (lacht).

**Was ist bedeutender, der Dakar-Sieg oder der WM-Titel?**
So groß der WM-Titel ist, ich glaube, noch ist der Dakar-Sieg für Hersteller und Teams wichtiger. Und ehrlich gesagt, werde ich alles dransetzen, meinen vier Siegen noch ein paar hinzuzufügen und im besten Falle die acht von Stéphane Peterhansel zu überbieten. Rekorde sind da, um gebrochen zu werden.

**War der Dakar-Sieg der Schlüssel zum WM-Titel?**
Im Gegenteil. Wir waren früh vorne und mussten uns darauf konzentrieren zu gewinnen, während Séb mit Etappen-Siegen gut punktete und ich nach der Dakar nur einen WM-Zähler Vorsprung hatte. Das sorgte zwar bei unserem Duell für Spannung, tut der Rally-Raid-WM aber nicht so gut.

**Warum das?**
Weil viele Teams und Fahrer gar nicht in der Lage sind, Tagesetappen oder WM-Rallyes zu gewinnen. Für 2023 soll das Punktesystem geändert werden, was ich befürworte. Wir brauchen in der Rally-Raid-WM den gleichen Spirit, den wir bei der Dakar haben.

**Wo sind Sie besser als Loeb?**
Er ist ein toller Fahrer mit grandioser Fahrzeugbeherrschung. Aber ich bin in der Wüste geboren, das ist mein Terrain. Mein größter Vorteil dürfte aber mein Auge sein. Ich mache spezielles Training, schon wegen des Schießens, wo ich mich nebenbei auf meine sechsten Olympischen Spiele in Paris vorbereite. Dünen und Spuren zu lesen, ist sicher meine größte Stärke. Ein echtes Pfund ist zudem mein langjähriger Copilot Matthieu Baumel.

**Sehen wir Sie auch mal wieder in der Rallye-WM?**
Warum nicht. Im Mittleren Osten fahre ich regelmäßig Rallyes. Vielleicht hat Toyota bis zur künftigen Rallye Saudi-Arabien den neuen GR Yaris Rally2 fertig. Damit in der WRC2 zu starten, wäre eine tolle Nummer. ■



Nasser Al-Attiyah

**Geburtstag:** 21.12.1970
**Geburtsort:** Doha (Q)
**Herkunftsland:** Katar

Sechs aus 51: Als eines der wenigen Teams überstanden Röhrl/Geistdörfer die Materialschlacht

Rallye Elfenbeinküste 1982

# Rumble in the Jungle

MCKLEIN

Walter Röhrl hasste die brutalen und gefährlichen Afrika-Rallyes, vor allem den Lauf an der Elfenbeinküste. Das Training schwänzte der WM-Führende. Wie er trotzdem den zweiten Titel sicherte.

Von: **Dirk Johae**

Elf Tage lang musste Christian Geistdörfer bei der Vorbereitung ohne Walter Röhrl auskommen. Opel hatte den Regensburger beknien müssen, überhaupt zu fahren. Wenigstens den Fahrertitel wollten sich die Rüsselsheimer gegen die in der Marken-WM dominanten Audi als zählbaren Erfolg sichern. Walter Röhrl lenkte ein. Seine Bedingung: Er muss nur die Rallye bestreiten. So kam es, dass Christian Geistdörfer seinen Aufschrieb gemeinsam mit Bruno Berglund erstellte. Der Schwede, eigentlich Stammbeifahrer von Anders Kulläng, startete beim vorletzten Lauf mit seinem Landsmann Jimmy Johannson. Die Aufgabe: Geleitschutz für die WM-Leader.

## Premiere für Audi

Konkurrent Audi schickte seine Favoritinnen Michèle Mouton und Fabrizia Pons von gleich zwei Seiten beschützt in die Materialschlacht am Golf von Guinea: Ihre Teamkollegen, die jeweils zweifachen Saisonsieger Stig Blomqvist und Hannu Mikkola, mussten als Edelhelfer ran. Blomqvist bildete die Vorhut, Mikkola startete mit Technikchef Roland Gumpert als Beifahrer als rasender Pannendienst. Ihr Quattro war mit rund 30 Kilogramm Ersatzteilen bepackt, um Michèle Mouton bei einem Defekt schnell helfen zu können. Bei seiner Afrika-Premiere wollte Audi nichts dem Zufall überlassen.

Aber die Rallye war noch nicht gestartet, als Audi Michèle Mouton den Rückzug anbot. Ihr Vater und größter Förderer war gestorben. Sie erwog, Rallye und Titelchancen sausen zu lassen und zu ihrer Mutter zu fliegen. Letztlich entschied sie sich jedoch für den Start. Nur so konnte die Französin ihre Chance auf den Fahrertitel noch erhalten. 19 Punkte lag sie hinter Walter Röhrl zurück.

Der vorletzte WM-Lauf verlief zunächst wie die gesamte Saison. Der Quattro diktierte das Tempo mit Röhrl und Geistdörfer in Lauerstellung dahinter, um „mit der Beherrschung eben zu warten, bis meine Chance gekommen ist“, so Walter Röhrl anschließend in „Das aktuelle Sportstudio“: „Die Chance kam spät, aber sie kam.“ Selbst 59 Minuten Vorsprung zur



MCKLEIN

Mit Champagner und Trophäen: Weltmeister Röhrl/Geistdörfer




MCKLEIN

Zu gefährlich: Fünf Jahre lang wehrte sich Walter Röhrl gegen den Start


MCKLEIN

**Über 90 Minuten Rückstand: Eklund/Spjuth wurden im Toyota Zweiter**


MCKLEIN

**An rund 50 Punkten verstärkt: Moutons Quattro für die Elfenbeinküste**


MCKLEIN

**Ausfall in Raten: Hektik bei der Reparatur des Quattro von Mouton/Pons**


MCKLEIN

**Chancenloser Backen-Turbo: Ausfall für Ragnotti, Platz 4 für Saby**

Rallyehalbzeit reichten der Audi-Pilotin letztlich nicht.

## Harte Probe

Der Nervenkrieg zeigte sich auf der dritten Etappe über insgesamt 1700 Kilometer. Michèle Mouton glaubte, Getriebegeräusche wahrzunehmen. Im Service ließ sie das Bauteil tauschen. Später stellten die Mechaniker fest, dass es völlig intakt war. Außerdem musste der Kupplungszylinder getauscht werden. Der Vorsprung zu Röhrl schmolz auf 18 Minuten zusammen. Aber der sollte für den überlegenen Quattro eigentlich noch reichen.

Das Duell spitzte sich jedoch direkt vor dem Start zur letzten Etappe (645 km) weiter zu. Bei Moutons Quattro arbeitete um vier Uhr morgens nur der Anlasser, der Fünfzylinder ließ sich dagegen nicht wecken. Fabrizia Pons rief gestikulierend nach Roland Gumpert, der im 200 Meter entfernten Service wartete. Einige helfende Hände bugsierten den lahmen Audi zur Reparatur. Auch Stig Blomqvist und Hannu Mikkola packten mit an. Eine neue Einspritz-Elektronik holte das Quattro-Triebwerk endlich aus dem Tiefschlaf.

Aber der Vorsprung auf Röhrl/Geistdörfer war komplett dahin. Der emotionalste Kampf in der

> „Walter ist Weltmeister geworden durch die perfekte Synthese aus Schnellfahren, aufs Auto achtgeben und warten können."
>
> Christian Geistdörfer

Rallyegeschichte Frau gegen Mann kochte auf dem Siedepunkt. Zugleich ging es um das Duell der Konzepte: der wegweisende Audi-Allradler mit Turbomotor gegen den konventionellen Hecktriebler von Opel mit Vergasermotor.

Michèle Moutons Nerven lagen blank. Erneut war die Taktik von Walter Röhrl aufgegangen. Im dichten Nebel hetzte Mouton ihren Quattro am Limit über die Brutalo-Piste, in jeder Ecke lauerte der Fehlerteufel. Eine Kurve erwischte sie mit Tempo 150 nicht, und plötzlich rollte der Quattro seitlich in den Busch: Die Besatzung war okay, aber die Frontscheibe hatte das Weite gesucht und damit zugleich der Aufschrieb von Fabrizia Pons. Die Favoritinnen bekamen ihr Auto zwar zurück auf die Strecke. Doch für die Ansagen im luftigen Cockpit konnte sich die Copilotin nur noch mit dem mangelhaften Roadbook des Veranstalters behelfen. Nur 15 Kilometer weiter schickte eine falsche Angabe das Team ins Abseits. Mit letzter Kraft konnten die Mechaniker die Schäden am Fahrwerk und dem Wasserkühler flicken. Die Hoffnung lebte aber nur noch fünf Kilometer, bis ein Federbein festging – Reparatur zwecklos.

## Am seidenen Faden

An dieser Stelle bogen einige Chronisten ab und notierten kurz: „Weltmeistertitel für Walter Röhrl". Aber noch war der Opel mit der Startnummer 4 nicht im Ziel. Bei einer Platzierung schlechter als dem dritten Rang oder gar einem Ausfall hätte Michèle Mouton beim WM-Finale, der RAC-Rallye, noch eine kleine Chance gehabt.

Der Opel-Cheftechniker Karl-Heinz Goldstein verriet später, dass Walter Röhrls Zielankunft am seidenen Faden hing. Kurz vor dem Ziel sprang auch sein Motor nicht mehr an. „Mit Ach und Krach hat es unser Ascona auf die Zielrampe geschafft – und ist danach nie wieder angesprungen", berichtete Goldstein. Als Ursache wurden später die Bronze-Ventilsitze identifiziert, die Motorenkonstrukteur Cosworth erstmals im Phase-2-Motor einsetzte. Über die lange Distanz hielten sie aber nicht, und das Ventilspiel blieb auf der Strecke.

So brauchten Walter Röhrl und Christian Geistdörfer an der Elfenbeinküste ein Quäntchen Glück, um den zweiten Saisonsieg und damit ihren Weltmeistertitel vorzeitig zu sichern. Der Triumph des Ascona 400 gegen den technisch überlegenen Quattro war jedoch alles andere als Zufall: „Es ist das stabilste und das zuverlässigste Auto", lobte Walter Röhrl. Als weitere Stärke nannte der Weltmeister den von Cosworth gebauten Vierzylinder: „Am wichtigsten ist das gute Drehmoment von unten raus." Hinzu kam das Team um Technikchef Karl-Heinz Goldstein: „Er ist ein fantastischer Techniker und findet Mittel und Wege, um Dinge zu realisieren – oft gegen heftige Widerstände und Intrigen", so Röhrl in der Rückschau.

Mit dem vorzeitigen Erreichen des Saisonziels endete im November 1982 eine Ära. Die klassischen Rallyeautos hatten ausgedient, aufgeladene Motoren und der Allradantrieb bestimmen seither das Geschehen in der Rallye-WM. Den fast wider Willen errungenen Titel nahm Röhrl zum Jahresende zu Lancia mit. ■




SRO

Kontrollierte Attacke: Tom Coronel auf dem Weg zur Goldmedaille

# Coronel staubt ab

Audi war der große Tourenwagen-Gewinner der Motorsport Games in Le Castellet. Nachdem Gilles Magnus praktisch das gesamte Wochenende dominierte, fiel er im entscheidenden Rennen aus – und Tom Coronel holte sich die Goldmedaille.

Von: **Michael Bräutigam**

Dass Audi auf dem Highspeed-Kurs in Südfrankreich stark sein würde, war jedem bereits im Vorfeld klar. Dementsprechend setzten insgesamt sieben der 18 teilnehmenden Nationen auf den RS3 LMS als Auto. Das Comtoyou-Team, das heuer bereits in der TCR Europe an gleicher Stelle mit Tom Coronel und Viktor Davidovski gleich doppelt siegreich war, setzte dabei die fünf Autos für die Niederlande, Belgien, Kanada, Venezuela und Schweden ein. Der Belgier Gilles Magnus kristallisierte sich dabei schnell als der große Favorit heraus. Nachdem er bereits im Training dominiert hatte, holte er sich auch im Qualifying die Bestzeit sowie im Quali-Rennen den klaren Sieg.

Die Frage war also vermeintlich eher die, wer die weiteren Medaillen hinter dem Audi-Werksfahrer abräumen würde, als es ins alles entscheidende Rennen ging. Tom Coronel machte von Anfang an Druck auf seinen Teamkollegen. „Ich wusste, dass ich in den ersten zwei Runden vorbei muss", berichtete der Vertreter der Niederlande. „Dann war ich geschockt, als er plötzlich langsamer wurde."

Tatsächlich rollte Magnus nämlich am Ende der ersten Runde aus und war danach sichtlich frustriert. Coronel übernahm das Zepter und fuhr das Rennen kontrolliert zu Ende. „Sie (Magnus) hatten ein Problem mit der Antriebswelle, deshalb bin ich so schonend wie möglich gefahren", konstatierte der routinierte Tourenwagen-Spezialist.

## Top-Fahrer mit Pech

Dahinter wurde mächtig um die Positionen gekämpft, sodass auch weitere Top-Fahrer vorzeitig die Segel streichen mussten. Teddy Clairet (Frankreich) machte sich beim Heimspiel nach P4 im Quali-Rennen Hoffnungen auf eine Medaille und lag nach dem Magnus-Aus bereits auf P2. Dann legte sich Jack Young (Irland) mit dem Peugeot-Piloten an und rempelte sich vorbei. Wenig später rollte Clairet dann aus, wobei unklar ist, ob die Kollision dabei eine Rolle spielte.

> „Ich wusste, dass ich in den ersten zwei Runden vorbei muss. Dann war ich geschockt, als er plötzlich langsamer wurde."
>
> Gold-Gewinner Tom Coronel

Andreas Bäckman (Schweden) hatte schon im Quali-Rennen Pech. Beim Kampf um die Podiumsplätze musste er mit technischen Problemen die Box ansteuern, womit auch ein Start von ganz hinten ins Hauptrennen besiegelt war. Dort reichte es dann immerhin noch zu P6.

Eine Aufholjagd hatte auch Raphael Reis (Brasilien) geplant, nachdem er im Quali-Rennen nicht starten konnte, weil sein Auto nicht ansprang. Doch er rieb sich in den Zweikämpfen auf und fiel mit Reifenschaden aus.

„Was Wimbledon für Tennis ist, sind für mich die Motorsport Games", freute sich Coronel, an dem zumindest nach dem Magnus-Aus kein Weg mehr vorbeiführte. Young erhielt für sein Manöver gegen Clairet übrigens noch eine Fünf-Sekunden-Strafe, die ihn die Silbermedaille kostete. Die ging an Isidro Callejas (Spanien) im Volcano-Cupra und damit an einen weiteren Stammfahrer aus der TCR Europe. ■

### ERGEBNIS QUALIRENNEN

| | Fahrer/Marke | Rd./Rückstand |
|---|---|---|
| 1. | Magnus/Audi | 13 Runden |
| 2. | Coronel/Audi | + 6,212 s |
| 3. | Young/Honda | + 13,738 s |
| 4. | T. Clairet/Peugeot | + 16,050 s |
| 5. | Montenegro/Honda | + 17,762 s |
| 6. | Callejas/Cupra | + 19,855 s |
| 7. | Zviedris/Audi | + 20,657 s |
| 8. | Yan/Honda | + 22,869 s |
| 9. | Lusquiños/Cupra | + 24,111 s |
| 10. | Smiley/Honda | + 30,570 s |

### ERGEBNIS HAUPTRENNEN

| | Fahrer/Marke | Rd./Rückstand |
|---|---|---|
| 1. | Coronel/Audi | 15 Runden |
| 2. | Callejas/Cupra | + 4,967 s |
| 3. | Young/Honda | + 6,188 s |
| 4. | Montenegro/Honda | + 10,920 s |
| 5. | Zviedris/Audi | + 14,303 s |
| 6. | A. Bäckman/Audi | + 16,725 s |
| 7. | Yan/Honda | + 25,370 s |
| 8. | Smiley/Honda | + 33,731 s |
| 9. | Hill/Audi | + 34,374 s |
| 10. | López Bolotin/Audi | + 35,584 s |

### ERGEBNIS NATIONEN

| | Nation |
|---|---|
| 1. | Niederlande (Gold) |
| 2. | Spanien (Silber) |
| 3. | Irland (Bronze) |
| 4. | Argentinien |
| 5. | Lettland |
| 6. | Schweden |
| 7. | Hongkong/China |
| 8. | Vereinigtes Königreich |
| 9. | Kanada |
| 10. | Venezuela |



Zum dritten Titel geflogen: Shane van Gisbergen siegte an der Gold Coast doppelt

RED BULL

Supercars

# Van Gisbergen zum Dritten

In Surfers Paradise holte sich Shane van Gisbergen (Holden) nicht nur die Saisonsiege Nummer 20 und 21, sondern auch bereits vor dem Finale in Adelaide seinen dritten Titel bei den australischen Supercars.

Von: **Michael Bräutigam**

Bei fast 600 Punkten Vorsprung und nur unwesentlich mehr zu holenden Zählern für den restlichen Saisonverlauf hätte für „Giz“ schon einiges schieflaufen müssen, damit es an der Goldküste nicht schon zum Titel reicht. Zu einem Langweiler wurden die Rennen in Surfers Paradise aber ganz und gar nicht. Allein die ersten 16 Runden im ersten Lauf hatten schon viel Action in sich. Pole-Mann David Reynolds (Ford) und Van Gisbergen lieferten sich ein packendes Duell um die Spitze, das der Neuseeländer letztlich für sich entschied. Daraufhin gab es kein Halten mehr: Van Gisbergen holte seinen 20. Saisonsieg und machte damit bereits den vorzeitigen Titelgewinn klar. Reynolds und Chaz Mostert (Holden) komplettierten das Podest.

Im zweiten Lauf geriet das sportliche Geschehen zur Nebensache, als ein Unfall mit elf beteiligten Fahrzeugen bei allen Beobachtern den Atem stocken ließ. Zwar entkamen alle Fahrer ihren mal mehr und mal weniger zerdellten Blechknäueln unverletzt, doch eine rote Flagge sorgte dafür, dass erst mal Pause angesagt war. Auslöser war James Golding (Holden), der in den schnellen Schikanen die Kontrolle verlor und zehn Mitstreiter involvierte.

Nach der Wiederaufnahme des Rennens führte zunächst Will Davison (Ford), weil er beim ersten Rennstart die erste Schikane abgekürzt und damit die Führung von Van Gisbergen übernommen hatte. Doch der frisch gekrönte Dreifach-Champion drehte den Spieß kurz danach wieder einmal um und fuhr anschließend zum unglaublichen 21. Saisonsieg. Fast noch beeindruckender: Es war sein zwölfter Sieg in den letzten 14 Rennen.

Mostert holte auf P2 das zweite Podium des Wochenendes, P3 ging an Davison. Die besten Chancen auf den „Vizetitel“ hat beim Finale in Adelaide (3./4. Dezember) Ford-Pilot Cameron Waters. ■

ADAC TCR Germany

# In neuem Umfeld?

Noch bis Ende 2023 haben der ADAC und Rechte-Inhaber Franz Engstler einen Deal für die TCR Germany. Danach könnte es aber eine Änderung geben.

Auch wenn an der Spitze in diesem Jahr das Niveau erneut hoch war: Die Starterzahlen in der deutschen TCR-Serie sind seit drei Jahren auf einem besorgniserregend niedrigem Stand. Trotzdem versprach ADAC-Motorsport-Leiter Thomas Voss noch beim diesjährigen Saisonfinale: „Die TCR Germany werden wir im nächsten Jahr auf jeden Fall noch mal machen.“

Was über das Jahr 2023 hinausgeht, ist aber noch offen. Tatsächlich hält sich in der Szene das hartnäckige Gerücht, dass man ab 2024 im Rahmenprogramm der DTM starten könnte. Hintergrund: DTM-Boss Gerhard Berger und TCR-Macher Marcello Lotti verstehen sich gut, und die DTM will gleichzeitig wieder näher an die heimischen Fans rücken. Zwei Umstände, die sich bestens verbinden ließen. ■ MBR

WTCR

# Glaube an den Titel

Ende nächster Woche kehrt die WTCR aus der ungeplant langen Sommerpause zurück. Auch Néstor Girolami aus dem deutschen Münnich-Team glaubt noch an den Titel.

Für Honda ist es so gesehen die letzte Chance, noch einen WM- bzw. Weltcup-Titel in der Fahrerwertung zu holen. Denn sowohl in der WTCC als auch WTCR gelang es keinem der Civic-Piloten, den Titel einzufahren. Norbert Michelisz scheiterte 2017 knapp, zwei Jahre später Esteban Guerrieri ebenfalls – ironischerweise gegen Michelisz. Girolami ist der ältere Bruder von TCR-Europe-Meister Franco und möchte die Wende im Titelkampf noch schaffen.

„Wir liegen 35 Punkte hinter Mikel Azcona, aber es gibt noch 130 Punkte zu holen“, sagt der 33-jährige Argentinier. „Wir haben ein gutes Paket und glauben, dass wir um den Titel kämpfen können. Deshalb werden wir nicht aufgeben“, so Girolami vor den Rennen in Bahrain. ■ MBR



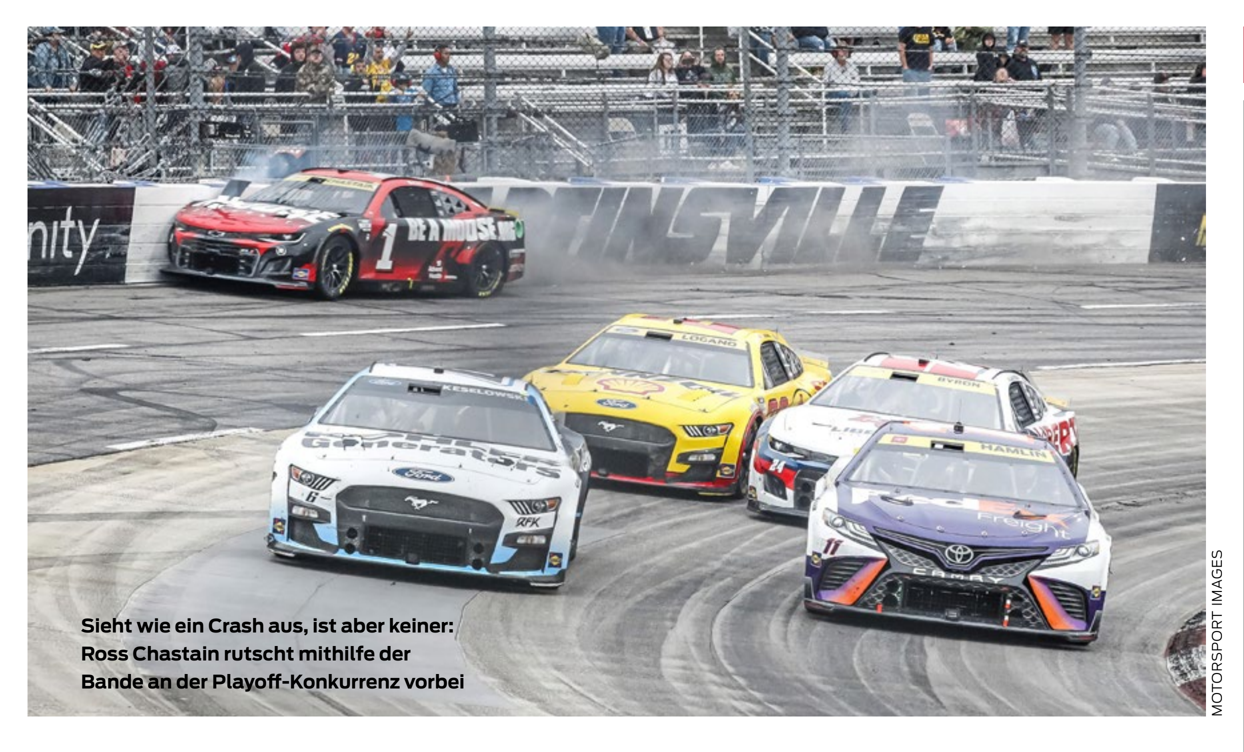
ADAC

TCR Germany: Wo fährt die deutsche Tourenwagen-Serie ab 2024?



WTCR

Möchte noch nach dem Titel greifen: Der Tabellenzweite Néstor Girolami


Sieht wie ein Crash aus, ist aber keiner: Ross Chastain rutscht mithilfe der Bande an der Playoff-Konkurrenz vorbei

MOTORSPORT IMAGES

# Schnellzug ins Finale

Christopher Bell (Toyota) rettete sich zum zweiten Mal mit einem Sieg vor dem Ausscheiden aus den Playoffs. Der weltweit bejubelte Höhepunkt des vorletzten Saisonlaufs fand allerdings in seinem Rückspiegel statt.

Von: **Philipp Körner**

Erst hatte es keiner verstanden. Während Christopher Bell dank eines aggressiven Schlussspurts zum dritten Mal in dieser Saison als Sieger die Ziellinie überquerte, rauchte es wild im Hintergrund. Der erste Verdacht: Ross Chastain (Chevrolet) hatte es vor lauter Verzweiflung endgültig übertrieben und seine Titelhoffnungen an der Mauer abgelegt. Doch der Trackhouse-Pilot wusste genau, was er tat. Und schockte so die Konkurrenz.

Wie so häufig begann alles mit einer Neutralisierung kurz vor Schluss. Bei noch 34 ausstehenden Runden brachte ein Abflug des Chevy-Hinterbänklers Landon Cassill das Feld wieder zusammen. Zu diesem Zeitpunkt führte schon Christopher Bell vor seinen Playoff-Rivalen Ryan Blaney (Ford) und Chase Elliott (Chevrolet). Darauf folgten der vorher ausgeschiedene Kyle Larson (Chevrolet) und mit Denny Hamlin (Toyota) ein weiterer Anwärter. Letzterer hatte die ersten beiden Stages gewonnen. Chastain lag außerhalb der Top 10 und war weit von den wichtigen Punkten für das Weiterkommen entfernt.

## Videospiel-„Know-how“

Das ab dem Restart deutlich intensivere Racing fand fünf Umläufe vor Ende seinen ersten Höhepunkt, als sich Bell an Chase Briscoe (Ford) vorbeidrückte, der einen Sieg für das Final-Ticket gebraucht hätte und deshalb eine mutige Strategie gewählt hatte. Stattdessen zog der Gibbs-Pilot Bell wie in Charlotte das goldene Los und stürmte davon. Joey Logano (Ford) war dank seines Sieges in Las Vegas zu diesem Zeitpunkt durch. Somit war es ein extrem enger Punkte-Dreikampf zwischen Elliott, Hamlin und Chastain. Mit dem Fallen der weißen Flagge lag Hamlin auf P5 und Chastain auf P10. Elliott war zu Beginn der finalen Runde zwar knapp außerhalb der Top 10, aber zählertechnisch schon halb auf dem Weg nach Phoenix.

In der vorletzten Kurve wurde die NASCAR-Welt dann auf den Kopf gestellt. Chastain nahm in seinem Camaro Anlauf und ließ sich in einem flachen Winkel nach außen tragen. Wie im Eiskanal schlitterte er schleifend die Mauer entlang und machte massiv Boden gut. Kurz nach dem Ausgang der vierten Kurve war er an Hamlin dran – und im Ziel vorbei. Der Last-minute-Finalist witzelte: „Das habe ich 2005 auf meiner Nintendo-Konsole geübt.“ Hamlin fiel wegen des Punkteverlusts virtuell hinter Elliott und so ganz aus dem Finale. ■

## NASCAR CUP SERIES

**Martinsville/Virginia (USA)**
35. von 36 Meisterschaftsläufen

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Christopher Bell (USA) | Toyota |
| 2. | Kyle Larson (USA) | Chevrolet |
| 3. | Ryan Blaney (USA) | Ford |
| 4. | Ross Chastain (USA) | Chevrolet |
| 5. | Denny Hamlin (USA) | Toyota |
| 6. | Joey Logano (USA) | Ford |
| 7. | William Byron (USA) | Chevrolet |
| 8. | Bubba Wallace (USA) | Toyota |
| 9. | Chase Briscoe (USA) | Ford |
| 10. | Chase Elliott (USA) | Chevrolet |

**Gesamtwertung**
nach 35 von 36 Rennen

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Logano (Ford) | 5000 Punkte |
| | Bell (Toyota) | 5000 |
| | Chastain (Chevrolet) | 5000 |
| | Elliott (Chevrolet) | 5000 |
| 5. | Hamlin (Toyota) | 2350 |
| 6. | Byron (Chevrolet) | 2339 |
| 7. | Larson (Chevrolet) | 2316 |
| 8. | Blaney (Ford) | 2300 |
| 9. | Suárez (Chevrolet) | 2259 |
| 10. | Briscoe (Ford) | 2244 |

## NASCAR-NEWS

### REAKTIONEN AUF DAS CHASTAIN-MANÖVER

Am Ende war selbst der größte Verlierer voller Anerkennung. Wie die meisten Piloten lobte auch Denny Hamlin: „Es war witzig, aber halt nicht für mich. Chastain hat uns im Rahmen der Regeln geschlagen. Es ist fair.“ Zwar gab es mit Kyle Larson, der ironischerweise selbst häufig mit der Außenmauer flirtet, einen lautstarken Kritiker („echt peinlich“). Doch die Gesamtmeinung im Fahrerlager war positiv: herausragende Idee, bitte nun verbieten. Die NASCAR winkte vorerst ab und teilte mit, dass man nichts zu beanstanden habe, jedoch mit den Fahrern sprechen werde.

### XFINITY SERIES: STRESS NACH ENKELTRICK

Während im Cup die harten Bandagen in der Umkleide blieben, gab es in der zweiten Liga ordentlich Ärger. Gibbs-Enkel Ty (Toyota) schoss in der letzten Runde im Kampf um den Sieg seinen Kollegen Brandon Jones ab. Noch schlimmer: Ty Gibbs war zu diesem Zeitpunkt eh über die Punkte für Phoenix qualifiziert – während Jones gewinnen musste. Trotz seines anstehenden Wechsels zu Konkurrent JR Motorsports verzichtete Jones auf Rache. Das Publikum protestierte wütend. Chevy-Mann Justin Allgaier zog das letzte Ticket.

### EURO-NASCAR: DER KALENDER STEHT FEST

Kurz vor dem Saisonfinale des europäischen NASCAR-Ablegers stellte die Serie ihren Kalender vor. Los geht es bereits am ersten März-Wochenende mit einem Spezial-Event auf Eis. Die reguläre Saison sieht so aus: 6./7. Mai Valencia, 17./18. Juni Brands Hatch, 8./9. Juli Vallelunga, 2./3. September Most und 23./24. September Oschersleben. Das Saisonfinale findet am 14./15. Oktober in Zolder statt. Außerdem soll es ein All-Star-Rennen in Rijeka geben, der Termin ist aber noch offen.

Rekord für die Nr. 24: Alon Day holte sich in Rijeka bereits seinen vierten EuroNASCAR-Titel

EURONASCAR

# Zwei Titel-Knaller

Beim Saisonfinale der EuroNASCAR in Rijeka wurden die neuen Meister gesucht. Während Alon Day seinen vierten Titel in der ersten Liga einfuhr, jubelte in der EuroNASCAR 2 Rookie Liam Hezemans.

Von: **Michael Bräutigam**

Die erste Titelentscheidung fiel in guter Tradition in der zweiten Liga. Hier reiste Alberto Naska als Tabellenführer an. Der Italiener wäre nicht nur wegen seines Nachnamens der perfekte Meister gewesen. Auch wegen seiner Entertainer-Qualitäten als Youtuber passt er perfekt in die Stockcar-Szene. Zuletzt in Zolder musste er mit einem Getriebeschaden und einer unglücklichen Safety-Car-Phase Federn lassen. Liam Hezemans brachte sich mit einem Doppelsieg bei seinem „Heimrennen“ bis auf 13 Zähler an den Tabellenführer heran.

Mit dieser Ausgangslage ging es also ins Finale in Kroatien. Am Start zum Samstagsrennen konnte Hezemans gleich die Führung von Pole-Mann Vladimiros Tziortzis übernehmen und fuhr danach souverän zum fünften Saisonsieg. Damit zog er nach Siegen mit Naska gleich. Nach Punkten lag der Italiener nach P2 jedoch noch drei Zähler vorn.

Auch am Sonntag konnte Hezemans sich am Start durchsetzen. Weil er die Führung auch nicht mehr abgab und den vierten Sieg in Folge feierte, hatte er damit auch den Titel geholt. Während Bruder Loris bereits zwei Pro-Titel einfahren konnte, war es für den 19-jährigen Liam der Triumph im Premierenjahr.

„Ich kann es gar nicht glauben. Beim Saisonstart in Valencia bin ich mein erstes Autorennen gefahren“, so der neue Meister, der vom Kartsport kommend direkt den ersten Auto-Titel feiert.

## Ercoli im Angriffsmodus

Noch enger ging es vor dem Finale im Titelrennen der Pro-Serie zu. Die europäische NASCAR-Topliga

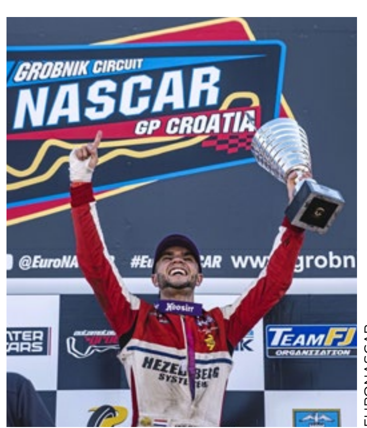


In beiden Wertungen entschied sich der Titel einmal mehr erst im letzten Saisonlauf. Während in der EN2 der Verfolger das Rennen noch drehte, setzte sich in der Top-Liga der Tabellenführer durch.

wies nur sechs Punkte zwischen Tabellenführer Alon Day und seinem ersten Verfolger Gianmarco Ercoli auf. Auch hier kam der Verfolger mit einem Doppelsieg in Zolder ganz nah an den Führenden heran. Doch anders als in der zweiten Liga konnte der Tabellenzweite das Titelrennen nicht mehr zu seinen Gunsten drehen.

Dabei fuhren die beiden Aspiranten am Samstag praktisch auf Augenhöhe. Alon Day hatte sich zwar die Pole-Position gesichert, war jedoch in Führung über die vollen 17 Rennrunden stets unter Druck von Ercoli. Am Ende hatte der Israeli um nur 0,2 Sekunden die Nase vorn. Nach seinem fünften Saisonsieg war klar, dass er den Sonntagslauf nur in den Top 5 beenden müsste, um den vierten Titel (Rekord) einzufahren.

Das letzte Rennen des Jahres hatte es dann noch mal in sich. Während Pole-Mann Giorgi Maggi in Führung blieb, setzte sich Ercoli mit einem harten Manöver an Day vorbei auf P2, während sein Gegner auf P5 zurückfiel. Nach einigen Gelbphasen nutzte Ercoli einen Restart, um die Führung zu übernehmen. Damit hätte es einen Gleichstand gegeben, denn Day fuhr immer noch auf P5 herum. Doch als Maggi und Ercoli kurz danach kollidierten, war alles entschieden – Day krönte sich mit P3 erneut zum EN-Pro-Meister. „Jetzt geht's erst mal in die Flitterwochen. Das habe ich meiner Frau schon lange versprochen“, so der Champion. ■




EURONASCAR

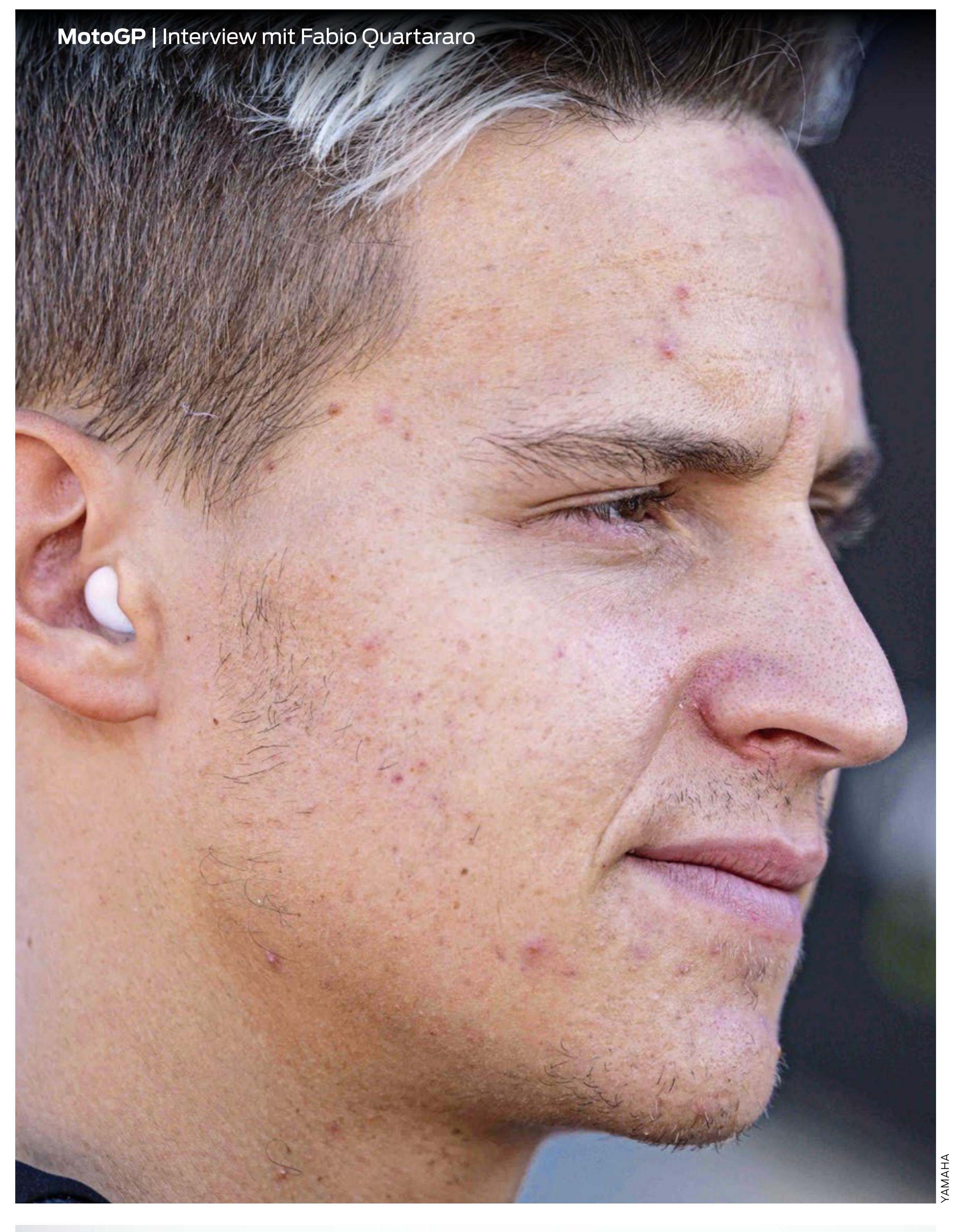
EN2-Meister: Liam Hezemans

## ENDSTAND EURONASCAR PRO

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Alon Day (IL) | 425 Pkte. |
| 2. | Alexander Graff (S) | 405 |
| 3. | Gianmarco Ercoli (I) | 393 |
| 4. | Nicolo Rocca (I) | 374 |
| 5. | Giorgio Maggi (CH) | 357 |
| 6. | Sebastiaan Bleekemolen (NL) | 346 |
| 7. | Patrick Lemarie (F) | 345 |
| 8. | Martin Doubek (CZ) | 339 |
| 9. | Frédéric Gabillon (F) | 305 |
| 10. | Henri Toumaala (FIN) | 300 |

## ENDSTAND EURONASCAR 2

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Liam Hezemans (NL) | 453 Pkte. |
| 2. | Alberto Naska (I) | 444 |
| 3. | Vladimiros Tziortzis (CY) | 388 |
| 4. | Martin Doubek (CZ) | 386 |
| 5. | Ulysse Delsaux (F) | 367 |
| 6. | Tuomas Pontinen (FIN) | 364 |
| 7. | Melvin de Groot (NL) | 356 |
| 8. | Christian Malcharek (SK) | 330 |
| 9. | Paul Jouffreau (F) | 316 |
| 10. | Patrick Schober (A) | 305 |



YAMAHA

Fabio Quartararo (r.): Mit Podestplatz in Sepang WM-Chancen gewahrt

MOTOGP

Weltmeister Fabio Quartararo hat noch eine winzige Chance, seinen Titel im WM-Finale zu verteidigen. Der Yamaha-Werksfahrer erklärt, wie er die Entscheidung bis hierhin hinauszögern konnte, und wie er nun agieren will.

Von: **Dian Sulistiyowati**

**Wie gehen Sie am Wochenende in das WM-Finale in Valencia?**
Es wird schwierig. Ich muss gewinnen, Pecco Bagnaia muss nur 14. werden. Aber ich muss sagen, dass ich zuletzt in Sepang nach langer Zeit erstmals wieder ein Rennen hatte, das wirklich Spaß gemacht hat. Valencia ist eine Strecke, die ich mag, wenn wir dort letztes Jahr auch nicht unbedingt unser bestes Rennen hatten. Das Einzige, worauf ich mich jetzt konzentrieren muss, ist, um den Sieg zu kämpfen. Alles andere werden wir sehen. Ich will jetzt zumindest dieses letzte Rennen noch genießen. Ich will die Saison so gut wie möglich beenden, selbst wenn wir vor dem Finale im WM-Kampf superweit zurückliegen. Aber ich gebe nicht auf und werde in Valencia alles geben. Ich werde mich wie verrückt auf dieses Rennen vorbereiten.

**Macht es die Sache in gewisser Weise einfacher, dass nur noch der Sieg zählt und Sie volles Risiko gehen können?**
Ja, das macht die Sache einfacher. Es gibt nur noch ein Ziel, und das ist, das Rennen zu gewinnen. Es gibt aber sehr viele Fahrer, die dort um den Sieg fahren können. Ich werde Valencia sicherlich genießen, und wir werden sehen, wie es ausgeht. Aber ich will auf alle Fälle ein genauso starkes Rennen abliefern wie zuletzt in Malaysia.

**Wie konnten Sie dort wieder so stark sein?**
Mein Start war nicht fantastisch. Ich sah aber, dass Bagnaia vor mir fast in Führung ging. Da habe ich entschieden, superspät in Turn 1 hineinzubremsen, denn ich wusste, dass ich meinen Titelkampf sonst gleich vergessen konnte. Und es hat sich gelohnt, ich war in der ersten Kurve Fünfter oder Sechster. Das war eine sehr große Hilfe für den weiteren Verlauf des Rennens. Wenn man

# „Bereite mich wie ein Verrückter auf das Finale vor“

vom 12. Startplatz aus ins Rennen geht, hat man zunächst keine großartige Strategie, man gibt alles und schaut dann, wie es sich entwickelt. Ich wusste auch nicht, welchen Reifen ich nehmen sollte, weil wir nicht genügend Zeit hatten, sowohl mit dem Weichen als auch mit dem Medium ausreichend Runden zu fahren, um sie wirklich miteinander zu vergleichen. Es war dann sehr wichtig, so nah wie möglich an den drei Ducatis an der Spitze dranzubleiben, wenn dies auch sehr schwer war und ich erst noch Marc Márquez überholen musste. Es war eines meiner besten Rennen, von so weit hinten zu starten und trotz unserer beschränkten Überholmöglichkeiten so weit vorne zu landen. Ich hatte natürlich gehofft, dass nicht Bagnaia das Rennen gewinnt. Aber dass ich wieder so gut fahren konnte, gibt mir wieder Hoffnung fürs Finale.

**Hatten Sie den WM-Stand während des Rennens im Kopf?**
Ganz ehrlich habe ich während des Rennens nicht viel gerechnet. Pecco hat geführt, ich musste einfach mein Bestes geben, um ihm einigermaßen zu folgen. Wir hatten unsere Strategie gegenüber Australien etwas geändert, wo es uns vor allem darum ging, die Reifen zu Beginn zu schonen. Diesmal habe ich von Beginn an gepusht. Unser Motorrad ist nicht das reifenschonendste, deshalb wollte ich zu Beginn nicht zu stark zurückfallen. Es hat drei oder vier Runden gebraucht, bis ich vor Márquez war, von da an ging es richtig gut. Es gab dann eine Phase, wo ich etwas näher herangekommen bin, aber in den letzten zwei Runden war ich mit den Reifen am Limit, sowohl vorne als auch hinten, und das an jedem Punkt der Strecke. Deshalb habe ich mich entschieden, etwas langsamer zu machen, ich habe ja gesehen, dass ich die beiden vorne nicht einholen konnte. Mein Vorderreifen hat ständig blockiert, der hintere rutschte ständig und überall, so habe ich mich entschieden, etwas zurückzustecken.

**Was war eigentlich in Australien schiefgelaufen?**
Die Strategie war eigentlich, zunächst die Reifen zu schonen, aber ich hatte Probleme in Turn 4. Wir hatten dort im Rennen Rückenwind, das hatte ich nicht richtig bedacht, habe einen Fehler gemacht und bin zu weit hinausgetragen worden. Dann habe ich versucht, so hart ich konnte zu pushen, um wieder Plätze gutzumachen. Dabei habe ich in Turn 2 zu sehr gepusht und einen Fehler gemacht.

> „Sepang war das erste Rennen seit Langem, wo ich richtig Spaß hatte. Dass ich dort so gut fahren konnte, gibt mir wieder Hoffnung fürs Finale.“
>
> Fabio Quartararo

**Wurden Sie nicht nervös, als Marco Bezzecchi in Sepang von hinten heranrückte?**
Ich habe natürlich gemerkt, dass Bezzecchi von hinten näherkam, aber ich wollte auch Bagnaia und Bastianini einholen, und so war ich voll an meinem persönlichen Limit. Dabei habe ich versucht, die Reifen nicht zu verbrennen, aber trotzdem maximal zu pushen. Marco kam näher, und als er so um die 0,3 Sekunden hinter mir war, habe ich am härtesten gepusht. Dass ich zuvor den Reifen ein wenig geschont habe, hat da sicherlich geholfen. Aber ich habe mich am meisten darauf konzentriert, so nah wie möglich an meinen Vorderleuten zu sein.

**Als Bezzecchi kam, konnten Sie noch etwas zulegen und Zeit auf die Vorderleute gutmachen. Wäre es nicht besser gewesen, zu Beginn etwas schneller zu fahren?**
Ich habe von Anfang bis Ende so hart gepusht, wie es nur ging. Dass ich Bagnaia und Bastianini gerade da näherkam, als Bezzecchi den meisten Druck auf mich machte, lag nur daran, dass die beiden vor mir zur gleichen Zeit begannen, sich um die Führung zu zanken und so Zeit verloren. Ich hatte freie Fahrt vor mir, und ich habe gepusht. Ich denke, Bezzecchi hatte seine Reifen zuvor bereits etwas verbraucht, als er versucht hat, mich einzuholen. Er hatte ja zunächst 1,5 Sekunden Rückstand und ist dann bis auf 0,3 Sekunden herangekommen. Er ist dann zum Schluss weit zurückgefallen. Ich wusste, dass wenn Bezzecchi mich überholt, Pecco Weltmeister ist, deshalb habe ich wirklich alles gegeben, ihn nicht an mich herankommen zu lassen. Denn ich wusste, dass wenn er mich überholt, ich ihn nicht zurücküberholen kann. Es war aber wichtig, bei allem Ehrgeiz noch etwas Reifen für den Schluss des Rennens übrig zu lassen.

**Was waren Ihre Gedanken, als Bagnaia und Bastianini begannen, sich vor Ihnen zu duellieren?**
Ich habe natürlich Bastianini die Daumen gedrückt. Sie hatten aber eine wirklich schnelle Pace gesetzt, ich habe besonders im letzten Sektor ihnen gegenüber viel verloren. Doch ich habe mein Maximum gegeben, und das war es, was wir wollten.

**Wie schlimm war es, das Rennen mit dem gebrochenen linken Mittelfinger zu fahren?**
Es war kein Problem, das Motorrad zu fahren, es war nur anders. Sepang ist jedoch eine Strecke, wo man die Fahrwerksabsenkung viel benutzt, und die wird mit links betätigt. Aber mit den Schmerzmitteln und dem Adrenalin waren die Schmerzen kein Problem. Ich muss den Finger aber nach der Saison operieren lassen. Der Sturz am Samstag in Sepang war kein übermäßig großer Sturz, es war aber ein sehr dummer Sturz, bei dem ich mit den Fingerkuppen aufschlug und mir den Mittelfinger brach. Es war sehr schmerzhaft, aber Dr. Ángel Charte hat sich gleich am Samstag um mich gekümmert. Adrenalin ist das beste Schmerzmittel. Und weil ich so ein gutes Rennen hatte, habe ich den Finger dabei vergessen. Nach dem Rennen habe ich den Finger dann umso mehr gemerkt, da war es aber egal.

**Wie ist dieser Sturz passiert?**
An der Stelle gibt es ein paar Bodenwellen. Wenn man das Gas anlegt, sollten sie besser werden. Aber in dem Moment, als ich das Gas angelegt habe, hat es mir die Front weggeschoben. Es war ein merkwürdiger Sturz.

**Zeigt die Tatsache, dass in Sepang sowohl Sie als auch Bagnaia und Aleix Espargaró an den Trainingstagen gestürzt sind, wie sehr der Titelkampf an den Nerven zerrt?**
Bei den letzten Rennen ist eine merkwürdige Situation entstanden. Wir wissen nicht, ob wir in der besten Art gearbeitet haben, wir haben viele Dinge vermisst. Wir wussten nie, ob wir nicht etwas anders machen sollten. Aber jetzt hat sich gezeigt, dass unsere Richtung zuletzt richtig war. Auch mein Teamkollege Franco Morbidelli hat bei den letzten Rennen Fortschritte gemacht, und das könnte noch nützlich sein. ■



## Fabio Quartararo

**Geburtstag:** 20. April 1999
**Geburtsort:** Nizza (F)
**Herkunftsland:** Frankreich

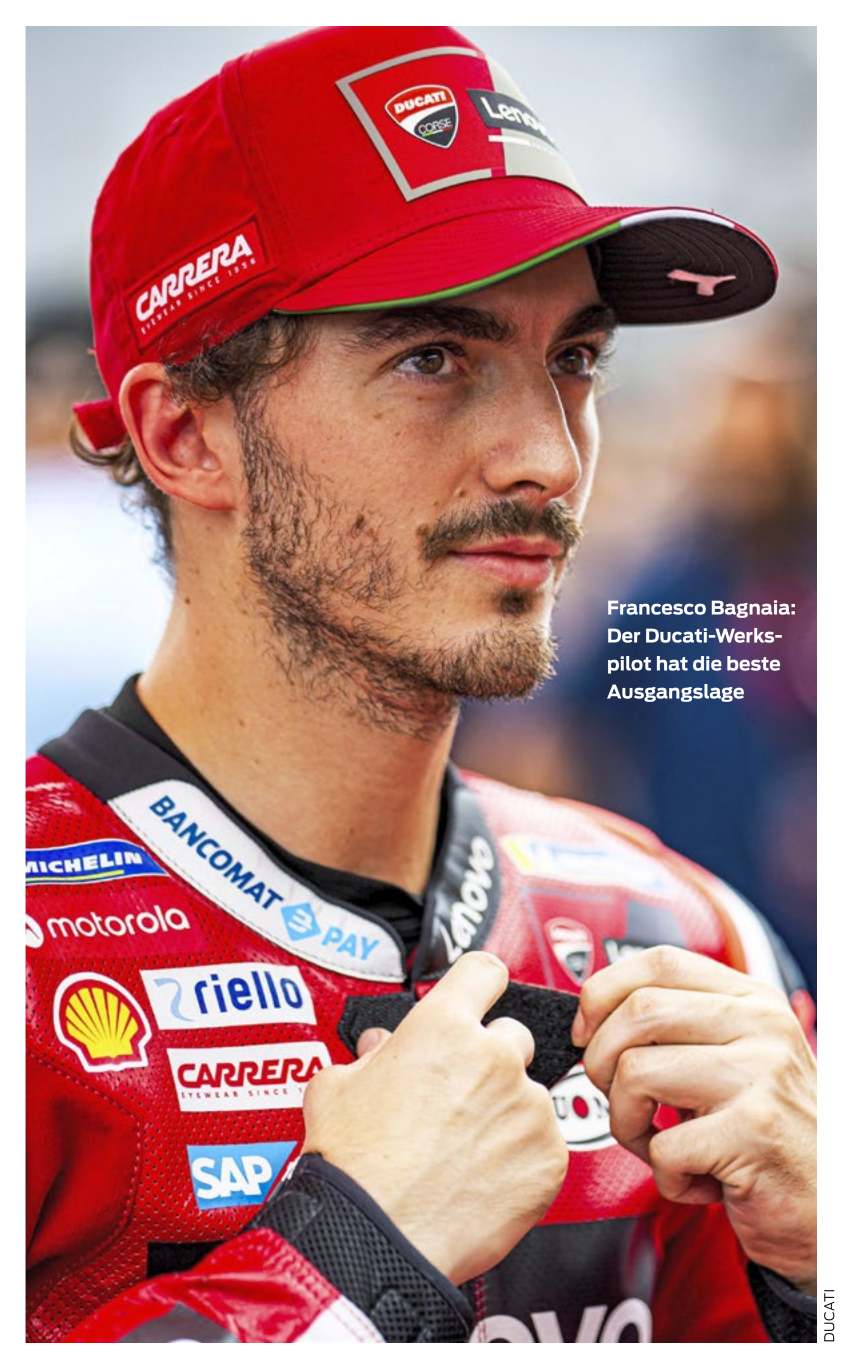
**WM-KARRIERE**
2015: Moto3, Honda (10.)
2016: Moto3, KTM (13.)
2017: Moto2, Kalex (13.)
2018: Moto2, SpeedUp (10.)
2019: MotoGP, Yamaha (5.)
2020: MotoGP, Yamaha (8.)
2021: MotoGP, Yamaha (1.)
2022: MotoGP, Yamaha (zurzeit 2.)

# Gleich zwei Showdowns

Vor dem WM-Finale in Valencia sind zwei Titel noch nicht entschieden. In der MotoGP geht Francesco Bagnaia mit 23 Punkten Vorsprung auf Weltmeister Fabio Quartararo ins Rennen, in der Moto2 hat Augusto Fernández neuneinhalb Punkte Vorsprung auf Ai Ogura.

Von: **Imre Paulovits**

Dass beim WM-Finale in Valencia noch zwei Titelentscheidungen anstehen, gab es zuletzt 2015, als das Showdown der Moto3 zwischen Danny Kent und Miguel Oliveira und das der MotoGP zwischen Valentino Rossi und Jorge Lorenzo ausgefochten wurden. In der Moto3 steht dieses Jahr bereits Izan Guevara als Weltmeister fest, nur die WM-Podestplätze müssen noch zwischen seinem Teamkollegen Sergio García, Leopard-Honda-Pilot Dennis Foggia und Husqvarnas Ayumu Sasaki entschieden werden



Francesco Bagnaia: Der Ducati-Werkspilot hat die beste Ausgangslage

DUCATI

Dafür fiebern in der MotoGP zwei Lager auf dieses Finale hin: Das Yamaha-Werksteam und ganz Frankreich sowie das Ducati-Werk und damit ganz Italien. Wenn die Zeichen für Ducati-Werkspilot Francesco Bagnaia auch deutlich besser stehen, WM-Entscheidungen beim Finale haben in der Vergangenheit die Papierform öfters auf den Kopf gestellt. Wie 2006, als Nicky Hayden Weltmeister wurde, nachdem WM-Leader Valentino Rossi gestürzt war. Oder 2009, als Marco Simoncelli als Favorit nach Valencia kam, aber stürzte und der letzte 250er-Titel an Hiroshi Aoyama ging. Rossi kam auch 2015 als Tabellenführer nach Valencia, Weltmeister wurde aber Jorge Lorenzo. So ist im Ducati-Lager, das seit 15 Jahren auf den zweiten Fahrer-Titel seit Casey Stoner wartet, eine gewisse Nervosität zu spüren. Francesco Bagnaia braucht bei einem Quartararo-Sieg zwar nur einen 14. Platz, und der sollte für den Ducati-Werkspiloten, der in diesem Jahr bereits sieben Grands Prix gewonnen hat, kein Problem sein. Zumal im Notfall sieben Ducati-Fahrer aus dem MotoGP-Feld dazu veranlasst werden könnten, ihn vorbeizulassen.

Doch er muss erst einmal ins Ziel kommen, und er hat sich in diesem Jahr bereits in fünf Rennen als nicht sattelfest erwiesen. Und bei dem Druck, der nun auf ihm lastet, wird die Anspannung nicht klein sein. Außerdem kann man bei der aktuellen Leistungsdichte der MotoGP jederzeit von einem Konkurrenten umgefahren werden.

## Ungleiche Gegner

Die Saison hatte für Weltmeister Fabio Quartararo vielversprechend begonnen. Wenn er auf der Power-Strecke in Katar auch nur Neunter wurde, im Regen von Mandalika stand er als Zweiter auf dem Podest, und nach drei Siegen und zwei zweiten Plätzen während der sechs Grands Prix zwischen Portimão und dem Sachsenring baute er sich ein bekömmliches Polster an der WM-Spitze auf. Es war erstaunlich, wie der Franzose die Topspeed-Nachteile der Yamaha selbst auf Strecken wie Mugello durch fahrerischen Einsatz kompensieren konnte. Das gesamte MotoGP-Feld zog vor ihm den Hut, nicht wenige seiner Konkurrenten äußerten bei Interviews, dass wenn er auf dem besten Motorrad des Feldes sitzen würde, er schon lange vor



Voll auf Angriff: Nur ein Sieg und viel Glück kann Fabio Quartararo die Titelverteidigung sichern

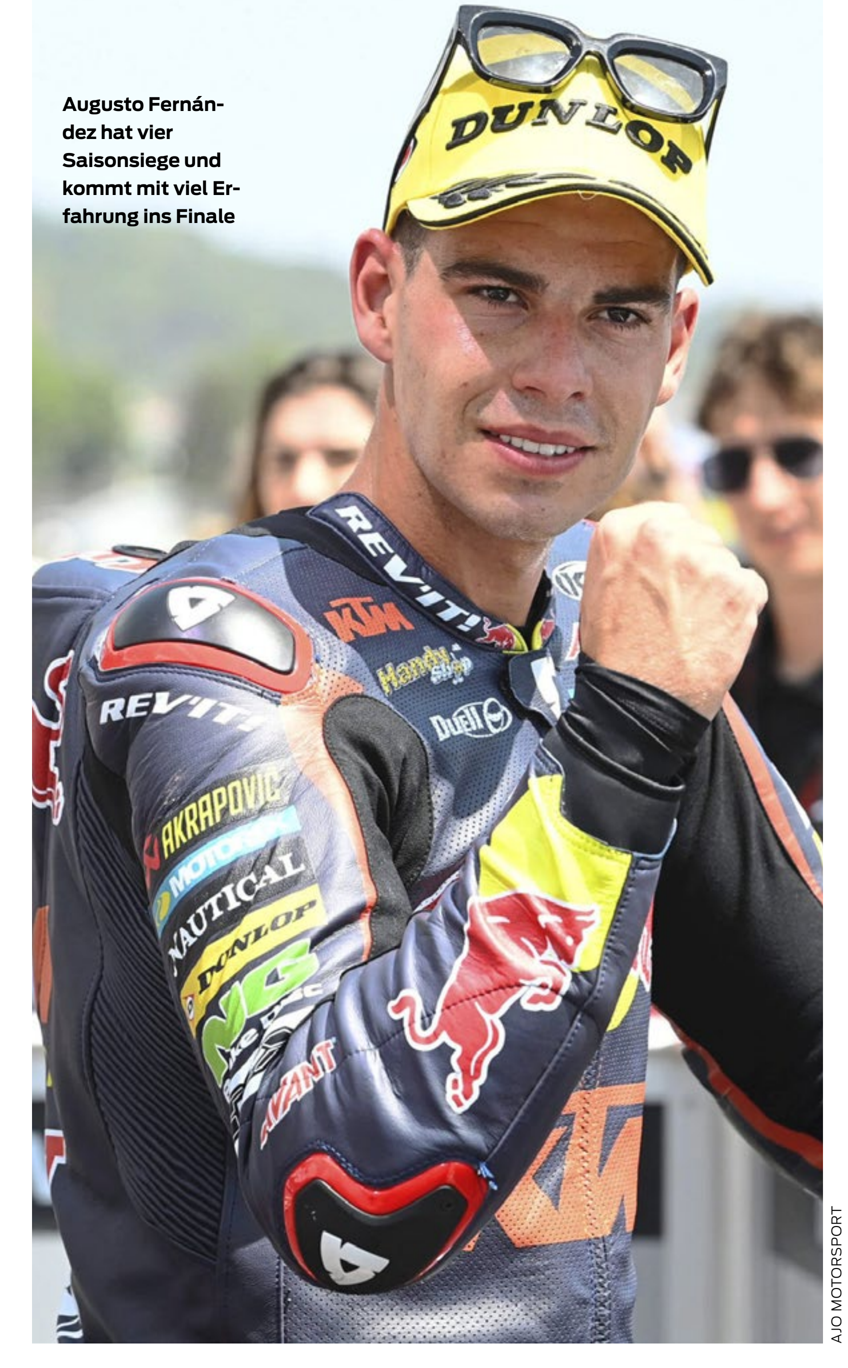
YAMAHA

Saisonende zum Weltmeister gekürt würde. Doch die zweite Saisonhälfte nach der Sommerpause war nicht mehr so gnädig zum Titelverteidiger. Ein zweiter Platz auf der Power-Strecke in Spielberg war für Monate sein einziger Podestplatz, dafür zeigten sich die Schwächen der Yamaha immer häufiger und immer deutlicher. Dazu kollidierte er in Aragón in der ersten Runde mit Marc Márquez, flog böse ab und zog sich üble Abschürfungen und Verbrennungen an der Brust und am Bauch zu. In Thailand war sein Motorrad für den Regen falsch abgestimmt, er wurde nur 17. In Australien zeigten sich die Nerven, nach einem Verbremser und anschließender Aufholjagd stürzte er. Erst beim letzten Übersee-Grand-Prix in Sepang konnte er wieder aufs Podest fahren.

Für Francesco Bagnaia, der 2021 vier der letzten sechs Grands Prix gewann und als WM-Favorit in die Saison startete, lief es genau andersherum. Zunächst brauchte es einige Grands Prix, bis Ducatis neue Desmosedici technisch aussortiert war. Erst beim sechsten Saisonrennen konnte Bagnaia seinen ersten Sieg einfahren, und gleich beim nächsten Grand Prix in Le Mans stürzte er unter dem Druck von Enea Bastianini, der auf der Vorjahres-Ducati zu Hochform aufgefahren war. Nach zwei weiteren Stürzen in Barcelona und auf dem Sachsenring hatte er zu Saisonmitte 91 Punkte Rückstand auf WM-Leader Quartararo. Doch dann gewann er vier Grands Prix in Folge, wurde in Aragón zwar von Bastianini geschlagen, behielt aber die Nerven und brachte den zweiten Platz sicher ins Ziel. Als er in Japan erneut stürzte, schien seine Aufholjagd gelaufen, doch die zwei Nuller von Quartararo danach wendeten das Blatt wieder. Nun geht der 25-jährige Italiener mit 23 Punkten Vorsprung ins Finale.

Eigentlich spricht alles für ihn. Ducati hat in den letzten Jahren die effizienteste Entwicklung betrieben und zu ihrer überlegenen Höchstgeschwindigkeit und Beschleunigung hat die Desmosedici GP22 so gut wie keine Schwachpunkte mehr. Dazu statten die Italiener nicht weniger als acht Fahrer aus, haben so mehr Daten als alle anderen und dadurch auf jeder Rennstrecke am schnellsten eine Abstimmung. Dank ihres überlegenen Topspeeds können die Ducati-Piloten stressfrei auf den Geraden überholen, während es für die Konkurrenz jedes Mal eine Zitterpartie ist, eine Stelle zu finden, wo sie an den Bologneser Geschossen vorbeikommen. Dazu sahen die Ducati-Piloten in Valencia in den letzten Jahren recht gut aus.

Bereits seit dem Sommer wurde bei acht Ducati-Fahrern immer wieder von Teamorder gesprochen, doch wirklich geholfen hat Francesco Bagnaia höchstens Johann Zarco, der seine Aufholjagd in Thailand hinter ihm beendete und keinen Angriff versuchte. Was weniger im Blickpunkt stand und nur wenigen auffiel, war Yamahas Teamorder in Malaysia, als sie Franco Morbidelli ein Signal gaben, Fabio Quartararo vorbeizulassen. Doch bis er es verstanden hatte, war der Weltmeister bereits aus eigener Kraft an ihm vorbei. Aber dass der Vizeweltmeister von 2020 nach einer langen Zeit des Strauchelns langsam wieder seine Form findet, könnte Quartararo in Valencia helfen – zumindest, wenn Bagnaia Probleme bekommt und um die Plätze kämpfen muss.




Augusto Fernández hat vier Saisonsiege und kommt mit viel Erfahrung ins Finale

AJO MOTORSPORT




Der Jäger: Ai Ogura hat bereits drei Grands Prix gewonnen und war auch WM-Leader

IDEMITSU

Die WM-Entscheidung ist für die Zuschauer leicht zu überblicken: Quartararo muss gewinnen, in jedem anderen Fall ist Bagnaia Weltmeister. Der Italiener kann die WM nur noch verlieren, wenn er 15. wird oder noch schlechter ins Ziel kommt oder gar nicht.

## Saisonlange Fehde

In der Moto2 begann zwar VR46-Pilot Celestino Vietti als Favorit, doch der 21-jährige Italiener ist mittlerweile hoffnungslos auf den fünften Tabellenplatz abgesackt. Es waren Augusto Fernández aus Aki Ajos KTM-Team und Ai Ogura von Honda Asia, die immer stärker wurden und nun die einzig verbliebenen WM-Kandidaten sind. Ogura hätte es sich leicht machen können, doch nach einem Sturz in Sepang liegt er nun 9,5 Punkte hinter Fernández zurück. Er muss gewinnen und hoffen, dass der Spanier nicht besser als Vierter wird. Dazu wird es in Valencia noch einen Abschied geben: Marcel Schrötter fährt sein letztes Moto2-Rennen, bevor er in die Supersport-WM wechselt. ■



Heiße Bremsmanöver: Jack Miller in Buriram mit der Werks-Ducati

DUCATI

# Voll in die Klötze

Bei den Übersee-Grands-Prix gab es mit Motegi, Buriram und Sepang gleich drei Strecken, die die Bremsen besonders belasten. Brembo hat mit neuen 355-mm-Carbonscheiben vorgesorgt, dass es keine Hitzeprobleme gibt.

Von: **Imre Paulovits**

Wie sehr die MotoGP die Grenzen des Machbaren verschiebt, wurde in den letzten Jahren am meisten bei den Reifen und den Bremsen sichtbar. Mit dem Einzug der aerodynamischen Anpresshilfen und der Fahrwerksabsenkungen wurden die Motorräder auf den Geraden immer schneller. Um diese Energie in Wärme umzuwandeln und sie auch wieder abzuführen, galt es, neue Lösungen bei den Bremsen zu finden.

Heutige MotoGP-Bikes erreichen dank der neuen Technologien Verzögerungen bis 1,5 g. Gefahren wird ausschließlich mit Kohlefaser-Scheiben und -Belägen, bei denen die Bremswirkung nicht nur durch die Reibung zwischen Belag und Scheibe entsteht, sondern auch durch eine chemische Bindung ab einer bestimmten Temperatur zwischen den beiden. So lässt sich eine stärkere Bremswirkung erreichen. Zudem haben Kohlefaser-Bremsen mehr Temperaturreserven. Während Stahlscheiben bei 630 Grad Celsius eine Grenze erreichen, ab der ihr Reibwert schlagartig nachlässt und die Scheiben sich verziehen, haben Kohlefaser-Scheiben noch einmal 300 Grad mehr Spielraum nach oben. Heutige Kohlefaser-Scheiben haben einen Arbeitsbereich von 300 bis 850 Grad. Kurzfristig haben sie noch 100 Grad Temperaturreserve, doch ab 950 Grad setzt die Oxidation der Kohlefaser ein, und die Scheibe kann zerbröseln.

Diese Grenze wurde vor einigen Jahren mit den konventionellen 320-mm-Bremsscheiben überschritten, so ging man zunächst auf 340 mm Scheibendurchmesser. Dann füllte man den Raum zwischen den Befestigungsnieten mit Material, um mehr Wärme aufnehmen zu können. Dann brachte Brembo für bremsintensive Strecken wie den Red Bull Ring, in Motegi oder in Buriram größere Beläge und mit Kühlrippen versehene Bremszangen. Was passiert, wenn man sich nicht an ihre Empfehlungen hält, die Oxidation einsetzt und die Bremsscheibe zerbröselt, konnte man 2020 bei Maverick Viñales auf dem Red Bull Ring sehen, als er am Ende der Zielgeraden geradeaus schoss und Glück hatte, dass er rechtzeitig abspringen konnte.

## Entwicklung für Sicherheit

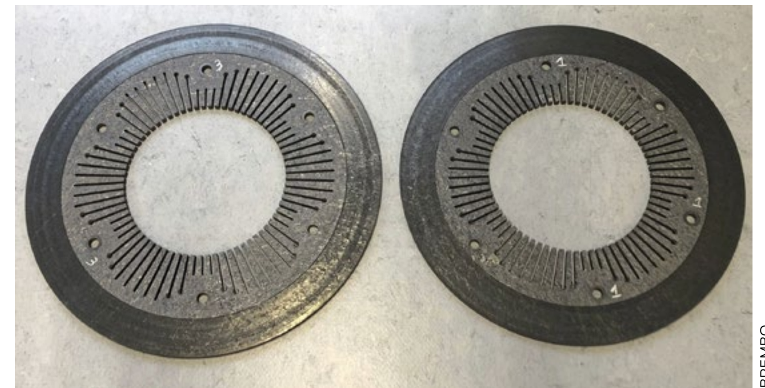
Seither hat der italienische Bremsenhersteller weitergearbeitet. 2021 wurden die 340-mm-Scheiben mit Kühlrippen versehen, für diese Saison wurden 355-mm-Scheiben mit Rippen eingeführt. Dies ist der größte Durchmesser, der in ein 17-Zoll-Vorderrad passt, und diese Scheiben und die Zangen können nur in einer langwierigen Prozedur an- und abgebaut werden. Doch der Aufwand hat sich gelohnt. „Gegenüber der 340-mm-Version ist es uns gelungen, die Temperatur um 50 Grad zu senken", so Brembo-Ingenieur Mattia Tombolan.

Wirklich auf die Probe gestellt wurden die Scheiben aber nicht: Auf dem Red Bull Ring, in Motegi und Buriram war es deutlich kühler als in den letzten Jahren. In Sepang hingegen herrschte Bruthitze, doch diese Strecke ist nicht so belastend wie die drei anderen. Trotzdem entschieden sich in Spielberg 22 von 24 Fahrern für die 355-mm-Variante, in Motegi 19 von 24. In Sepang fuhren vier Fahrer die 355er, neun die 340er mit Kühlrippen, elf die 340er High Mass. Mal sehen, wie es wird, wenn auf den kritischen Strecken heißeres Wetter einkehrt. ■



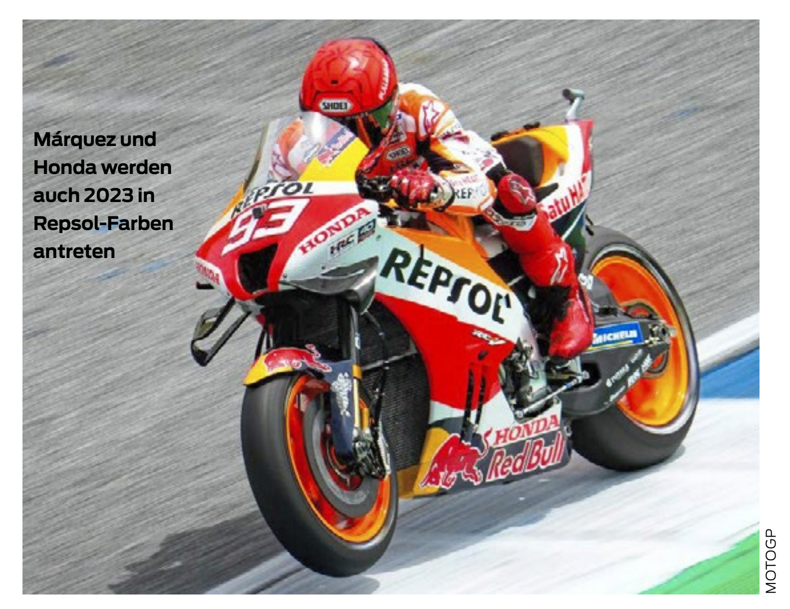

BREMBO

Das Bremsscheiben-Angebot von Brembo für die MotoGP-Piloten



BREMBO

Rechts die 340-mm-Carbon-Scheibe mit Kühlrippen, links die neue 355-mm



Márquez und Honda werden auch 2023 in Repsol-Farben antreten

MOTOGP

# Repsol bis 2024

Die erfolgreichste Verbindung in der Geschichte der MotoGP wurde um zwei weitere Jahre verlängert. Das Honda-Werksteam wird um weitere zwei Jahre vom spanischen Mineralölhersteller Repsol unterstützt.

Von: **Imre Paulovits**

Die Verlängerung der Ehe zwischen diesen beiden Partnern war in den letzten Jahren immer nur eine Formsache, doch Honda hatte seit 1995, dem Beginn der Zusammenarbeit mit Repsol, noch nie in einer solchen Krise gesteckt wie dieses Jahr. Aber seit das Zugpferd Marc Márquez zurück ist, geht es wieder aufwärts, und im Werk wird intensiv daran gearbeitet, dass die bekannteste Truppe des Fahrerlagers im nächsten Jahr wieder um den Titel kämpft.

Die nächsten beiden Jahre werden für die Zusammenarbeit wichtiger sein als je zuvor. Für 2024 muss das in der MotoGP verwendete Benzin zu 40 Prozent aus karbonneutralen Stoffen bestehen, und da braucht nicht nur Honda einen konkurrenzfähigen Lieferanten, sondern auch Repsol darf sich diese Chance nicht entgehen lassen, sich für die Zukunft der synthetischen Treibstoffe im Straßenverkehr zu wappnen. ■

## NACHRICHTEN

**MOTOGP**
Valentino Rossi hat sich seit seinem Rücktritt letztes Jahr in Valencia im WM-Fahrerlager rar gemacht. Er konzentrierte sich auf seine eigene Karriere auf vier Rädern und überließ die Aktivitäten seiner Teams seinem engen Freund Alessio Salucci und dem Teammanager seines Vertrauens, Pablo Nieto. Doch beim Finale in Valencia wird er wieder dabei sein. Sein Schützling Francesco Bagnaia kämpft um den MotoGP-Titel, sein Halbbruder Luca Marini kann noch in die Top 10 im Schluss-Klassement vordringen, und Marco Bezzecchi hat bereits den Titel „Rookie des Jahres" gewonnen, den es noch gebührend zu feiern gibt.

**MOTOGP**
Nach dem WM-Finale wird dieses Jahr auch der erste Test für 2023 nach zwei Jahren Pause wieder in Valencia stattfinden. Am Dienstag, 8. November, testen die Teams in ihren nächstjährigen Konstellationen die neuen Maschinen. Enea Bastianini wird erstmals die Werks-Ducati GP23 fahren, Joan Mir tritt in Repsol-Honda-Farben an, Álex Rins in denen von LCR-Honda, Álex Márquez als Gresini-Ducati-Pilot. Das neue GasGas-Team von Hervé Poncharal fährt mit Pol Espargaró und Klassenneuling Augusto Fernández. Gefahren wird von 9:30 bis 13.30 und von 14:30 bis 17:30. Danach herrscht Testverbot bis Februar.

# Vorschau GP Valencia

## ZEITPLAN

**GP von Valencia, Circuit Ricardo Tormo (alle Zeitangaben in MEZ)**

| | | |
|---|---|---|
| **Freitag, 4. November 2022** | | |
| 9.00–9.40 | Moto3 | 1. freies Training |
| 9.55–10.40 | MotoGP | 1. freies Training |
| 10.55–11.35 | Moto2 | 1. freies Training |
| 13.15–13.55 | Moto3 | 2. freies Training |
| 14.10–14.55 | MotoGP | 2. freies Training |
| 15.10–15.50 | Moto2 | 2. freies Training |
| **Samstag, 5. November 2022** | | |
| 9.00–9.40 | Moto3 | 3. freies Training |
| 9.55–10.40 | MotoGP | 3. freies Training |
| 10.55–11.35 | Moto2 | 3. freies Training |
| 12.35–12.50 | Moto3 | Qualifying 1 |
| 13.00–13.15 | Moto3 | Qualifying 2 |
| 13.30–14.00 | MotoGP | 4. freies Training |
| 14.10–14.25 | MotoGP | Qualifying 1 |
| 14.35–14.50 | MotoGP | Qualifying 2 |
| 15.10–15.25 | Moto2 | Qualifying 1 |
| 15.35–15.50 | Moto2 | Qualifying 2 |
| **Sonntag, 6. November 2022** | | |
| 9.00–9.10 | Moto3 | Warm-up |
| 9.20–9.30 | Moto2 | Warm-up |
| 9.40–10.00 | MotoGP | Warm-up |
| 11.00 | Moto3 | Rennen, 23 Rdn. |
| 12.20 | Moto2 | Rennen, 25 Rdn. |
| 14.00 | MotoGP | Rennen, 27 Rdn. |

## STATISTIK

**GP von Valencia, Circuit Ricardo Tormo**

**Sieger 2021**
Moto3: Xavier Artigas (E), Honda
Moto2: Raúl Fernández (E), Kalex
MotoGP: Francesco Bagnaia (I), Ducati

**Pole-Position 2021**
Moto3: Pedro Acosta (E), KTM, 1.38,668 (= 146,1 km/h)
Moto2: Simone Corsi (I), MV Agusta, 1.34,956 (= 151,8 km/h)
MotoGP: Jorge Martín (E), Ducati, 1.29,936 (= 160,3 km/h)

**Schnellste Runde 2021**
Moto3: Xavier Artigas (E), Honda, 1.39,287 (= 145,2 km/h)
Moto2: Raúl Fernández (E), Kalex, 1.35,356 (= 151,2 km/h)
MotoGP: Francesco Bagnaia (I), Ducati, 1.31,042 (= 158,3 km/h)

**Rundenrekord**
Moto3: Sergio García (E), Honda, 1.38,858 (= 145,8 km/h) (2020)
Moto2: Tom Lüthi (CH), Kalex, 1.34,820 (= 152,0 km/h) (2019)
MotoGP: Francesco Bagnaia (I), Ducati, 1.31,042 (= 158,3 km/h) (2021)

## STAND DER MOTORRAD-WM 2022

**MotoGP**

| | Fahrer | Team | Motorrad | Punkte |
|---|---|---|---|---|
| 1. | Francesco Bagnaia (I) | Ducati Lenovo Team | Ducati D16 GP22 | 258 |
| 2. | Fabio Quartararo (F) | Monster Energy Yamaha MotoGP | Yamaha YZR-M1 | 235 |
| 3. | Aleix Espargaró (E) | Aprilia Racing | Aprilia RS-GP | 212 |
| 4. | Enea Bastianini (I) | Gresini Racing MotoGP | Ducati D16 GP21 | 211 |
| 5. | Jack Miller (AUS) | Ducati Lenovo Team | Ducati D16 GP22 | 189 |
| 6. | Brad Binder (ZA) | Red Bull KTM Factory Racing | KTM RC16 | 168 |
| 7. | Johann Zarco (F) | Pramac Racing | Ducati D16 GP22 | 166 |
| 8. | Álex Rins (E) | Team Suzuki Ecstar | Suzuki GSX-RR | 148 |
| 9. | Miguel Oliveira (P) | Red Bull KTM Factory Racing | KTM RC16 | 138 |
| 26. | Stefan Bradl (D) | Repsol Honda | Honda RC 213 V | 2 |

**Moto2**

| | Fahrer | Team | Motorrad | Punkte |
|---|---|---|---|---|
| 1. | Augusto Fernández (E) | Red Bull KTM Ajo | Kalex | 251,5 |
| 2. | Ai Ogura (J) | Idemitsu Honda Team Asia | Kalex | 242 |
| 3. | Arón Canet (E) | Flexbox HP40 | Kalex | 200 |
| 4. | Tony Arbolino (I) | Elf Marc VDS Racing Team | Kalex | 175,5 |
| 5. | Celestino Vietti (I) | Mooney VR46 Racing Team | Kalex | 165 |
| 6. | Jake Dixon (GB) | GasGas Aspar Team | Kalex | 159,5 |
| 7. | Alonso López (E) | Speed Up Racing | Boscoscuro | 155,5 |
| 8. | Pedro Acosta (E) | Red Bull KTM Ajo | Kalex | 152 |
| 9. | Joe Roberts (USA) | Italtrans Racing Team | Kalex | 130 |
| 11. | Marcel Schrötter (D) | Liqui Moly IntactGP | Kalex | 117,5 |

**Moto3**

| | Fahrer | Team | Motorrad | Punkte |
|---|---|---|---|---|
| 1. | Izan Guevara (E) | GasGas Aspar Team | GasGas | 294 |
| 2. | Sergio García (E) | GasGas Aspar Team | GasGas | 241 |
| 3. | Dennis Foggia (I) | Leopard Racing | Honda | 233 |
| 4. | Ayumu Sasaki (J) | Sterilgarda Max Racing Team | Husqvarna | 227 |
| 5. | Deniz Öncü (TR) | Red Bull KTM Tech3 | KTM | 180 |
| 6. | Jaume Masiá (E) | Red Bull KTM Ajo | KTM | 177 |
| 7. | Tatsuki Suzuki (J) | Leopard Racing | Honda | 128 |
| 8. | Diogo Moreira (BR) | MT Helmets - MSI | KTM | 104 |
| 9. | Andrea Migno (I) | Rivacold Snipers Team | Honda | 102 |
| 10. | John McPhee (GB) | Sterilgarda Max Racing Team | Husqvarna | 97 |




# Zweiter Streich

Beim Grand Prix von Australien am 28. Oktober 2012 holte sich Marc Márquez erwartungsgemäß auch den WM-Titel in der mittleren Grand-Prix-Klasse. Doch der kam mit einem Rennen Verspätung, und Pol Espargaró war der eigentliche Star des Rennens.

Von: **Imre Paulovits**

Jeder hatte es erwartet, und die Party war bereits angerichtet. Beim Malaysia-Grand-Prix 2012 fuhr Marc Márquez auf der abtrocknenden Piste von Sepang auf den fünften Platz, sein einzig verbliebener WM-Kontrahent Pol Espargaró lag sieben Plätze weiter zurück. In der Box des Teams Catalunya Caixa Repsol wurden bereits die Kartons mit den Weltmeister-T-Shirts geöffnet. Doch vier Runden, bevor das Rennen wegen eines einsetzenden Monsuns abgebrochen wurde, stürzte Márquez beim Bremsen am Ende der Zielgeraden. „Ich war völlig überrascht, als ich am Boden lag“, wunderte er sich. „Ich habe das Motorrad beim Bremsen völlig senkrecht gehalten, trotzdem klappte das Vorderrad schlagartig weg. Ich hatte mich auf mein eigenes Rennen konzentriert und versucht, nicht mehr an die Gegner zu denken. Vielleicht habe ich dabei den stärker werdenden Regen zu wenig beachtet.“ Espargaró wurde schließlich Elfter, so fehlten Márquez noch zwei Punkte zum Titel, und sein Team konnte die T-Shirts erst einmal wieder wegpacken. Eine Woche später, beim Australien-Grand-Prix auf Phillip Island, wurde die Weltmeister-Party aber nachgeholt – auch wenn Pol Espargaró seine Haut teuer verkaufte und das Rennen mit 16 Sekunden Vorsprung gewann.

## Supertalent mit Tücken

Nachdem Marc Márquez 2010 125er-Weltmeister geworden war, wäre sein Teamchef Aki Ajo gern mit ihm in die Moto2 aufgestiegen. Doch Márquez’ Manager Emilio Alzamora stellte mit einem Rekordbudget von spanischen Sponsoren ein Team mit Suter-Material zusammen, wie es die Moto2 noch nicht erlebt hatte. Schon bei den Wintertests zeigte sich, dass der damals 18-Jährige nicht die geringsten Probleme hatte, sich an das schwerere Viertakt-Motorrad zu gewöhnen. Sein Dateningenieur Gerold Bucher prophezeite bereits damals: „Er wird seinen Weg in der Moto2 weiterführen.“

Wenn Márquez in den ersten beiden Grands Prix in Losail und Jerez auch stürzte und auch in Estoril keine Punkte holen konnte, gewann er in Le Mans sein erstes Moto2-Rennen. Doch WM-Leader Stefan Bradl gewann die nächsten beiden in Barcelona und Silverstone, während Márquez auch beim britischen Grand Prix stürzte. So hatte er 82 Punkte Rückstand auf den Deutschen. Doch dann gewann er sechs der nächsten acht Rennen und wurde zweimal Zweiter hinter Andrea Iannone.

Wie sich der WM-Kampf des spanischen Überfliegers mit dem deutschen Tabellenführer zuspitzte, warfen auch Suter und Kalex all ihre Ressourcen ins Gefecht und entwickelten Teile, um für den finalen Schlagabtausch gerüstet zu sein. Márquez übernahm in Japan die WM-Führung mit einem Punkt vor Bradl. Doch in Australien krachte er nach einem missglückten ersten freien Training in der Auslaufrunde Ratthapark Wilairot ins Heck und wurde ans Ende der Startaufstellung verbannt. Von dort aus wurde er im Rennen Dritter. Doch Bradl war wieder erstarkt und hatte das Rennen die meiste Zeit angeführt, nur um in der letzten Runde von Alex de Angelis aus dem Windschatten überholt zu werden. Aber die WM-Führung ging wieder an den Deutschen.

In Malaysia kam es für Márquez ganz dick. Bei einem Sturz im ersten freien Training verletzte er sich am Sehnerv und litt an Doppelsichtigkeit – etwas, was ihm bereits in seiner Kindheit widerfahren war. Er konnte das Rennen nicht antreten, und auch bis zum WM-Finale in Valencia war sein Zustand nicht besser geworden. Er musste auf das Rennen verzichten und Bradl den Titel überlassen.

Seine Doppelsichtigkeit wurde erst besser, als er sich im Winter 2011/2012 einer Operation unter-


Marc Márquez auf der Suter Moto2 des Catalunya Caixa Repsol-Teams: Weltmeister 2012

REPSOL

zog, und es vergingen bange Wochen, bis er nach einem Motocross-Test sicherstellte, dass er wieder Motorrad fahren konnte. Doch dann ging er umso mehr als Favorit in die Saison.

## Ein neuer Gegner

Er gewann auch gleich den Saisonauftakt in Katar, doch in Jerez besiegte ihn Pol Espargaró auf der Kalex des Pons-Teams und machte damit unmissverständlich klar, dass auch er Ansprüche auf den Titel anmeldete. Auch Andrea Iannone und Tom Lüthi waren in der Lage, Grands Prix zu gewinnen. Doch dann gewann Márquez zwischen Assen und Motegi sechs von acht Rennen und baute ein Polster an der Tabellenspitze auf.

In Japan sprang ihm in der Startaufstellung der Gang raus, er bog als Vorletzter in die erste Kurve ein und gewann trotzdem, auch wenn ihn Espargaró zum Schluss des Rennens noch einmal gewaltig unter Druck setzte. So ging Márquez in Malaysia mit dem ersten Matchball ins Rennen, den er aber durch den Sturz vergab.

Wenn Pol Espargaró auch nur noch theoretische Titelchancen hatte, lief er auf Phillip Island zur Hochform auf. Er hatte über die Trainingstage eine Abstimmung an seiner Kalex ausgetüftelt, die auf der welligen Piste von Phillip Island so gut funktionierte wie keine andere. Im Qualifying hängte er den Rest der Moto2-Meute um eine halbe Sekunde ab, übernahm im Rennen in der zweiten Runde die Führung, und als Nächstes sahen ihn die Gegner nur im Parc Fermé. So dominierend wie der damals 21-jährige Katalane war in dem Jahr niemand in der Moto2. Doch es war nur das letzte Aufbäumen, der letzte Funke der Hoffnung, dass doch noch ein Wunder geschehen und er Marc Márquez im WM-Kampf bis zum letzten Rennen aufhalten könnte. Aber es war zu spät. Márquez wurde hinter Anthony West Dritter, und die T-Shirts konnten endlich aus dem Karton genommen werden.

Marc Márquez stieg nach dem Moto2-Titelgewinn in die MotoGP auf, und was ihm in der Moto2 nicht gelang, vollführte er in der Königsklasse: Er wurde gleich im ersten Jahr Weltmeister, der jüngste aller Zeiten. Und Pol Espargaró holte in dem Jahr den Moto2-Titel. ■

## WM-ENDSTAND 2012

**Moto2**

| | | | |
|---|---|---|---|
| **1.** | Marc Márquez (E) | Suter | 328 P. |
| **2.** | Pol Espargaró (E) | Kalex | 269 |
| **3.** | Andrea Iannone (I) | SpeedUp | 194 |
| **4.** | Tom Lüthi (CH) | Suter | 191 |
| **5.** | Scott Redding (GB) | Kalex | 165 |
| **6.** | Mika Kallio (FIN) | Kalex | 130 |
| **7.** | Esteve Rabat (E) | Kalex | 117 |
| **8.** | Dominique Aegerter (CH) | Suter | 114 |
| **9.** | Bradley Smith (GB) | Tech3 | 112 |
| **10.** | Johann Zarco (F) | MotoBi | 95 |

## ZAHL DES RENNENS

# 19

Jahre und 285 Tage alt war Marc Márquez bei seinem Moto2-Titelgewinn, damit ist er bis heute der jüngste Moto2-Weltmeister. Nur Johnny Cecotto war in den mittleren Grand-Prix-Klassen noch 43 Tage jünger, als er 1975 350er-Weltmeister wurde.


KOVÁCS


Schrecklich nette Familie: Marc Márquez mit Vater, Mutter und Bruder Álex


REPSOL

Sein Team folgte Márquez in die MotoGP



ARCHIV MSA

Pol Espargaró bot Marc Márquez in Australien erbitterten Widerstand, danach feierten sie ausgelassen auf dem Podest

# Abschied mit Stil




**Die glorreichen drei: Lukas Tulovic, José Antonio Rueda, Guido Pini**

FIM/JUNIORGP

Lukas Tulovic verabschiedete sich beim Finale auf dem Ricardo Tormo Circuit in Valencia meisterhaft aus der Moto2-EM. Und dem Schweizer Noah Dettwiler gelang im Moto3 JuniorGP noch das beste Saisonergebnis.

Von: **Anke Wieczorek**

Es herrschte ziemlich viel Rummel rund um die Box des Liqui Moly Intact GP Junior Teams. Lukas Tulovic hatte in Aragón vorzeitig den Titel in der Moto2-EM geholt. Zum Finale in Valencia war dem zukünftigen Moto2-WM-Fahrer nun eine ganze Truppe seines Fanclubs gefolgt. Als „Tulo“ dann auch noch das letzte Rennen des Jahres gewann, war die Party voll im Gange.

Es war ein Arbeitssieg gewesen. Dritter Startplatz, Rückfall auf den fünften Rang, Aufholjagd, Erster. Es war der siebte Sieg für den 22-jährigen Kalex-Triumph-Fahrer in diesem Jahr. Und auch sonst ist seine Bilanz meisterlich: kein einziger Ausfall in diesem Jahr. Und wenn er nicht siegte, wurde Tulovic jedes Mal Zweiter, insgesamt vier Mal. Dann hatten entweder der Australier Senna Agius oder der Spanier Áleix Escrig gewonnen, wobei Letzterer auch im Finale hartnäckig an Tulovic klebte, aber letztlich ohne Erfolg. Für den sichtlich erleichterten Deutschen geht es nun ohne Umwege in die Moto2-Weltmeisterschaft ins Liqui Moly Husquarna Factory Racing Team. Nachdem Marcel Schrötter nach elf Moto2-WM-Jahren die Grand-Prix-Bühne verlässt, wird ihn nun Tulovic als einzigen deutschen Vertreter in der Klasse ablösen.

Aber auch in der FIM-JuniorGP-WM wurde in Valencia beim Finale Geschichte geschrieben. Hier standen noch zwei Rennen auf dem Plan und diese hatten es in sich. Das erste endete mit einem der knappsten Zieleinläufe aller Zeiten. In der letzten Runde rückte David Salvador in einem Vierkampf mit einem mutigen Manöver in der letzten Kurve vom dritten auf den ersten Platz vor. Er schnappte damit Collin Veijer, der von der Pole-Position gestartet war, den Sieg mit einem Vorsprung von 0,002 Sekunden hauchdünn vor der Nase weg. Es war ein Showdown, der damit endete, dass Salvador zum ersten Mal im Moto3 JuniorGP auf die oberste Podeststufe steigen durfte. Das zweite Rennen verlief ähnlich dramatisch, einschließlich einer Kollision zwischen Veijer und dem schon feststehenden Meister José Antonio Rueda, bei der zum Glück keiner der beiden stürzte. Brenzlig wurde es im letzten Drittel des Rennens, als ein Fahrer Öl verlor. Es rutschten gleich mehrere Fahrer aus, darunter auch der führende Spanier David Almansa. Die rote Flagge wurde geschwenkt: Rennabbruch. Die vorherige Runde wurde gewertet. Auch da war Almansa vorn gewesen, und somit gab es den nächsten neuen Sieger.

## Dettwiler gut wie noch nie

Noah Dettwiler behielt während der Turbulenzen einen kühlen Kopf. Im ersten Lauf kämpfte der 17-jährige Schweizer aus Basel um den siebten Platz. Am Ende wurde er zwar Neunter, aber er hatte sein bestes Saisonergebnis eingefahren. Auch nach dem Abbruch des zweiten Rennens tauchte der KTM-Fahrer vom Team Cuna de Campeones in den Punkterängen auf. Die drei Zähler verhalfen ihm zum 20. Gesamtrang in einer der schwersten Nachwuchsklassen überhaupt. Während der Saison gab es sieben verschiedene Sieger im JuniorGP. Dettwiler sammelte in diesem Haifischbecken fast dreimal so viele Punkte wie noch vor einem Jahr. Was kommt jetzt? Wenn es nach Dettwiler geht, geht es so weiter. Er peilt eine weitere Saison in der Klasse an.

Philipp Tonn holte beim Valencia-Finale seinen ersten und einzigen Punkt im JuniorGP. Im zweiten Lauf stürzte er mit der KTM schon in der dritten Runde aus dem Geschehen. Laut Teammanager Dirk Reissman gab der 17-jährige Teamkollege von Tulovic in der kleinen Klasse diesmal eine „wechselhafte Vorstellung.“ Für seine Karriere hatte sich Schützling Tonn dafür entschieden, in diesem Jahr nach Spanien zu ziehen. Ganz alleine, aber unter der südlichen Sonne konnte er weitaus öfter und besser trainieren als zu Hause. Seine erste eigene Wohnung hatte sich der Sachse mit keinem Geringeren als dem Moto2-EM-Teamkollegen Lukas Tulovic geteilt.

Tonns Moto3-Sparringspartner Jakob Rosenthaler aus Österreich holte ebenfalls einen Punkt zum Saisonende und kommt damit auf insgesamt acht Meisterschaftszähler in diesem Jahr. Er war im Gegensatz zu Tonn im ersten Lauf gestürzt.

## Erster Titel für Italien

Die Entscheidung um den Titel im European Talent Cup war nichts für schwache Nerven. Deutschsprachige Fahrer waren nicht am Start, aber die Namen Guido Pini und Joel Esteban sollte man sich trotzdem merken. Pini startete als Tabellenleader mit drei Punkten Vorsprung ins Wochenende. Es gab nur ein Rennen und somit nur eine Chance für Esteban, den Italiener noch zu besiegen. Doch keiner der beiden gewann. Sieben heißblütige Teenager lieferten sich rundenlang ein Kopf-an-Kopf-Rennen, in dem zum Schluss Zehntelsekunden zwischen den einzelnen Positionen lagen.

Der Sieg ging nach Irland an Casey O’Gorman. Pini holte sich als Zweiter die Krone. Er ist der erste Italiener, der diese Nachwuchsklasse gewonnen hat. Esteban wurde schwer enttäuscht Dritter auf der Strecke, auf der er im Frühjahr gewonnen hatte. ■


FIMJUNIORGP

Letzter ETC-Saisonsieger: O’Gorman



FIMJUNIORGP

Siebter Sieger im Moto3-Junior-GP: David Almansa (#22)



FIMJUNIORGP

So wird bei Lukas Tulovic gefeiert: Partytime im Parc fermé

## MOTO2-EM

| | Fahrer | Motorrad | Zeit/Rückstd. |
|---|---|---|---|
| 1. | Lukas Tulovic (D) | Kalex | 30.32,420 min |
| 2. | Álex Escrig (E) | Kalex | +1,327 s |
| 3. | Senna Agius (AUS) | Kalex | +2,782 s |
| 4. | Xavier Cardelus (AND) | Kalex | +5,466 s |
| 5. | Hector Garzo (E) | Kalex | +7,622 s |
| 6. | Roberto García (E) | Kalex | +7,759 s |

## EM-ENDSTAND

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Tulovic | 255 Punkte |
| 2. | Agius | 182 |
| 3. | Escrig | 160 |
| 4. | Toledo | 125 |
| 5. | Cardelus | 114 |
| 6. | Ruiz | 92 |

## EUROPEAN TALENT CUP

| | Fahrer | Motorrad | Zeit/Rückstd. |
|---|---|---|---|
| 1. | Casey O’Gorman (IRL) | Honda | 29.02,082 min |
| 2. | Guido Pini (I) | Honda | +0,068 s |
| 3. | Joel Esteban (E) | Honda | +0,376 s |
| 4. | Máximo Martínez (E) | Honda | +0,413 s |
| 5. | Jesús Ríos (E) | Honda | +0,983 s |
| 6. | Brian Uriarte (E) | Honda | +10,258 s |

## CUP-ENDSTAND

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Pini | 165 |
| 2. | Esteban | 158 |
| 3. | O’Gorman | 130 |
| 4. | Martínez | 129 |
| 5. | Uriarte | 107 |
| 6. | Boggio | 96 |
| 7. | Danish | 88 |


FIMJUNIORGP

Immer wieder eine enge Kiste: European Talent Cup

## MOTO3-JUNIOR GP – 1. RENNEN

| | Fahrer | Motorrad | Zeit/Rückstd. |
|---|---|---|---|
| 1. | David Salvador (E) | Husquarna | 30.15,807 min |
| 2. | Collin Veijer (NL) | KTM | +0,002 s |
| 3. | Filippo Farioli (I) | Gas Gas | +0,046 s |
| 4. | Jose Antonio Rueda (E) | Honda | +1,822 s |
| 9. | Noah Dettwiler (CH) | KTM | +9,475 s |
| 15. | Philipp Tonn (D) | KTM | +28,147 s |

## MOTO3-JUNIOR GP – 2. RENNEN

| | Fahrer | Motorrad | Zeit/Rückstd. |
|---|---|---|---|
| 1. | David Almansa (E) | KTM | 23.34,198 min |
| 2. | Filippo Farioli (I) | Gas Gas | +0,298 s |
| 3. | Alberto Ferrandez (E) | KTM | +0,421 s |
| 4. | Harrison Voight (AUS) | Honda | +0,570 s |
| 13. | Noah Dettwiler (CH) | KTM | +14,199 s |
| 15. | Jakob Rosenthaler (A) | KTM | +16,742 s |

## WM-ENDSTAND

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Rueda | 238 Punkte |
| 2. | Salvador | 162 |
| 3. | Farioli | 149 |
| 4. | Azman | 117 |
| 20. | Dettwiler | 23 |
| 26. | Rosenthaler | 8 |
| 30. | Tonn | 1 |



Die Zielflagge ist gefallen: Todd Ellis/Emmanuelle Clement sind Weltmeister

MARK WALKES

# Vollgas bis zum Schluss

Wenn Markus Schlosser etwas nicht leiden kann, dann ist es aufgeben. Beim Sidecar-WM-Finale zeigte er noch einmal sein ganzes Können, auch wenn der Titel an Todd Ellis ging.

Von: **Anke Wieczorek**

Er hatte den WM-Titel verteidigen wollen, und bis zum letzten Rennen hatte er auch noch eine Chance. Doch am Ende reiste ein brutal enttäuschter Markus Schlosser vom FIM Sidecar-WM-Finale aus Estoril ab. Als Vizeweltmeister, aber auch als Zweitplatzierter des letzten Rennens in seiner Karriere. Das tat weh. „Das Jahr hat geendet, wie es begonnen hat, einfach beschissen", bricht es aus dem Schweizer heraus. „Wir hatten absolut kein Glück." Nach seinem Sieg im ersten Lauf von Estoril war in der Meisterschaft noch alles offen. Hätte Schlosser auch das zweite Rennen gewonnen und Ellis wäre nur Zwölfter, hätte es in der Meisterschaft anders ausgesehen. Aber trotz des neuen Rundenrekords von 1.45,837 min kamen Schlosser und sein Beifahrer Marcel Fries nur als Zweite ins Ziel. Überrundete Teams, ein Dreher, die Show an der Spitze hatte ein Ende. Stephen Kershaw/Ryan Charlwood gewannen das Rennen. Den Favoriten Todd Ellis/Emmanuelle Clement, die in diesem Jahr neun Rennen für sich entscheiden konnten, reichte der dritte Platz für den WM-Titel. Ihre Crew hatte bis dahin zitternd an der Boxenmauer gestanden und an den Fingernägeln gekaut. Die Nerven lagen blank.

Schlosser musste nachher auch noch den Motor zur Überprüfung bringen und aufmachen. Der 50-jährige Berner hatte die Nase gestrichen voll, ihm war nicht nach einer Abschlussfeier. Das Thema Sidecar-Rennen ist für ihn abgehakt. „Vielleicht fahre ich noch ein Training in Val de Vienne in Frankreich mit. Marcel wünscht sich das sehr, habe ich bei ihm herausgehört. Ich hoffe aber zugleich, dass ich das Gespann verkaufen kann. Besser gesagt: Ich muss es verkaufen. Ich habe in den letzten Jahren so viel Geld in das Motorrad investiert, dass ich jetzt auch wieder etwas herausbekommen muss. Das ist kein Gejammer, aber wenn du die Rentenkasse angegriffen hast, geht es an die Substanz." Schlosser hat in seiner Karriere zwei Titel in der Schweizer Meisterschaft gewonnen, er gewann sechs Mal die IDM-Wertung und natürlich den WM-Titel im Jahr 2021. Er verschwindet nach seinem Rücktritt aber nicht völlig von der Bildfläche, sondern wird diversen Teams seine Dienste als Techniker und Berater anbieten.

Vorwärts in der WM ging es für das Schweizer Duo Lukas Wyssen/Thomas Hofer. Nach zwei siebten Positionen und einem sechsten Tabellenrang in den letzten vier Jahren sind die beiden nun auf dem vierten Platz in der Endabrechnung angekommen. ■

## NACHRICHTEN

### GESPANN-WM

Die Dreiräder kämpfen schon seit drei Jahrzehnten um ihr Überleben, aber so düster wie aktuell sah es bislang noch nie aus. Die Zukunft der Gespann-WM steht derzeit in den Sternen. Beim Finale in Estoril waren gerade mal 13 Teams am Start, der Nachwuchs macht sich seit Jahren rar. Der bisherige Promoter hat sich mit Ende dieser Saison zurückgezogen. Mittlerweile stehe auch die IDM für eine Austragung im Fokus, heißt es in Fahrerlager-Kreisen. Die Internationale Deutsche Meisterschaft ist neben der Weltmeisterschaft ohnehin seit Jahren einer der letzten Zufluchtsorte für die Dreiräder. Bonovo-Teaminhaber Jürgen Röder würde investieren, müsste aber die Planungen bis Mitte November abschließen, da er seine Finanzen verwalten lässt.

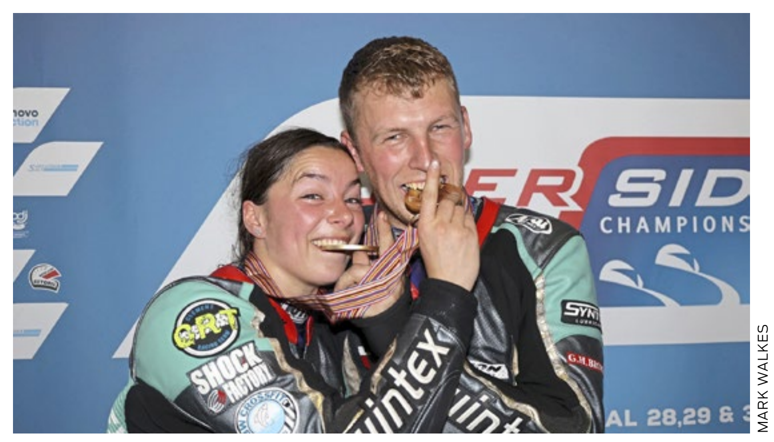
## WM-ENDSTAND

| | Team | Marke | Punkte |
|---|---|---|---|
| 1. | Ellis/Clement | Yamaha | 377 |
| 2. | Schlosser/Fries | Yamaha | 344 |
| 3. | Kershaw/Charlwood | Yamaha | 302 |
| 4. | Wyssen/Hofer | Yamaha | 188 |
| 5. | Payne/Crowe | Yamaha | 151 |
| 6. | Peugeot/Peugeot | Yamaha | 143 |
| 7. | Streuer/Kölsch | Yamaha | 130 |
| 8. | Cable/Richardson | Yamaha | 105 |
| 9. | Vinet/Pouillot | Yamaha | 90 |
| 10. | Christie/Christie | Yamaha | 89 |



MARK WALKES

Servus, macht's gut: Markus Schlosser/Marcel Fries



MARK WALKES

Ladies first: An Emmanuelle Clement ging kein Weg vorbei

Superbike-WM

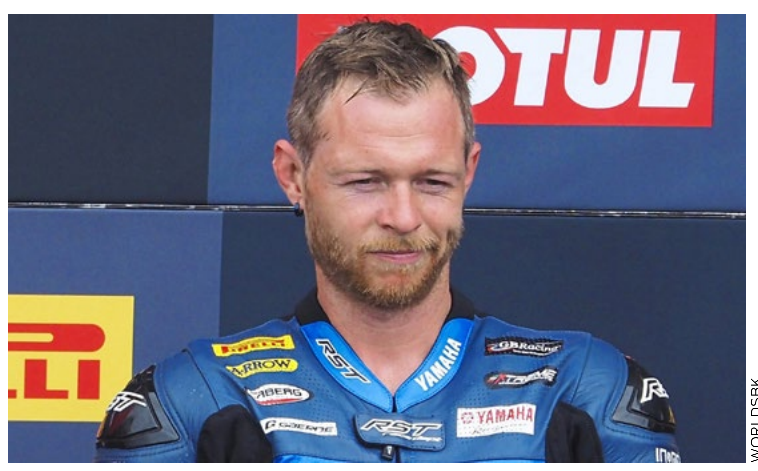
# Smith bei Pedercini

Der Brite Kyle Smith wird die Kawasaki ZX-10 RR von Pedercini bei den verbliebenen beiden Superbike-WM-Runden in Indonesien und Australien fahren.

Von: **Imre Paulovits**

Kyle Smith ist in der Supersport-WM ein bekannter Name, ist der 31-jährige Brite doch von 2015 bis 2019 fünf komplette Saisons gefahren. Dabei holte er drei Siege, zwei davon in Katar 2015 und '16. Als er 2020 für vier Rennen einsprang, stand er zweimal auf dem Podest. Auch dieses Jahr fuhr er die Yamaha des VFT-Teams aufs Treppchen. Nun wagt Smith den Schritt in die Superbike-WM. Er wird die letzten beiden WM-Runden im indonesischen Mandalika und auf Phillip Island in Australien für Pedercini-Kawasaki fahren.

Die Saison bei Pedercini hat der Belgier Loris Cresson begonnen, dann übernahm Isaac Viñales; in Donington Park und Portimão fuhr Leon Haslam, in Most Ryan Vickers, in Magny-Cours und Barcelona Oscar Gutierrez, in Argentinien der einheimische Marco Solorza. Nun lässt Teamchef Lucio Pedercini Smith dessen Fähigkeiten auf einem Superbike probieren. „Ich freue mich wirklich, dass ich eine Möglichkeit bekomme, mal in der Superbike-WM zu fahren", so Smith. „Ich bin Superbikes in der Endurance-WM gefahren, sie sind aber technisch ganz anders, daher kann ich es kaum erwarten, ein WM-Superbike zu fahren. Ich kenne Mandalika mit dem Supersport-Motorrad und Phillip Island aus mehreren Jahren. Es wird ein schöner Ausklang für die Saison, wieder ins SBK-Paddock zurückzukehren." ■




WORLDSBK

**Kyle Smith: Nach dem Yamaha-Supersport-Motorrad Superbike-WM-Kawasaki**

IDM-Superbike

# Noderer: Große Fische

Nach der IDM-Saison macht Aufsteiger Gabriel Noderer erst einmal langsamer und entspannt sich beim Angeln. Aber die Saison 2023 wird auch vorbereitet.

Von: **Anke Wieczorek**

Gabriel Noderer wollte schon immer Superbike fahren, und er hat es in dieser Saison auch getan. Das erste Lehrjahr liegt nun hinter dem 25-jährigen Bayer aus Eysölden. Bevor es in die heiße Phase für die bevorstehende Saison geht, frönt der BMW-Fahrer vom Kiefer Racing Team seiner Leidenschaft für Karpfen, bis zu 5 Kilogramm schwer und 1,20 Meter lang. „Wir haben daheim in Eysölden zwei Karpfenweiher", erzählt Noderer voller Begeisterung. Nummer 1 im Leben des Gabriel Noderer ist aber nach wie vor der Rennsport. Sein bestes Ergebnis in der vergangenen Saison waren die beiden Top-10-Plätze beim IDM Superbike-Finale in Hockenheim. Jochen Kiefer hatte ihm gesagt, er benötige ein Lehrjahr in der Königsklasse auf jeden Fall, allerdings müsse ein Aufwärtstrend zu sehen sein. Diesen hat Noderer in diesem Jahr deutlich gezeigt. Deshalb steht er mit Jochen Kiefer in Kontakt für eine Fortsetzung des Teamworks. In vier Wochen wird Noderer Bescheid wissen. ■



NODERER

**Große Karpfen hat Noderer schon gefangen, jetzt sollen große Ergebnisse folgen**

## NACHRICHTEN

### SUPERSPORT-300-WM

Das Füsport-Kawasaki-Team wird nächstes Jahr mit Troy Alberto und dem 22-jährigen Tschechen Petr Svoboda antreten. Dies bedeutet aber, dass für Dirk Geiger, der mit dem Team beim Finale in Portimão auf der Pole-Position stand und den ersten Lauf gewann, kein Platz ist, weil sie sich finanziell nicht einigen konnten. Der 20-jährige Mannheimer ist aber guter Dinge: „Ich verhandle mit zwei Teams, die an mir interessiert sind. Ich denke, dass ich auch 2023 mit einem konkurrenzfähigen Motorrad in der WM fahren werde."
Der Franzose Samuel di Sora wird 2023 zu Prodina Racing wechseln und weiterhin eine Kawasaki Ninja 400 fahren. Neben dem erfahrenen 19-jährigen Franzosen, der bereits vier Saisons und 49 Rennen in der Supersport-300-WM absolviert hat, wird der italienische Rookie Mattia Martella fahren.

### SPANISCHE SUPERBIKE

Ex-IDM-Champ Ilya Mikhalchyk war in diesem Jahr neben der Endurance-WM im Team easyRace BMW in der Spanischen Superbike-Meisterschaft unterwegs und konnte zwei Siege und vier Podestplätze verbuchen. Beim Finale in Jerez fuhr nun auch sein Endurance-WM-Teamkollege Markus Reiterberger mit. Der vierfache IDM-Superbike-Meister fuhr für das Dunlop-Testteam mit einer BMW M 1000 RR, um deren Entwicklungsreifen unter Rennbedingungen zu testen. Während Mikhalchyk im ersten Rennen Siebter wurde und im zweiten wegen technischer Probleme aufgeben musste, verpasste „Reiti" im ersten Rennen das Podium nur knapp. Im zweiten Rennen wollte der 28-Jährige noch höher hinaus, wurde aber abgeschossen.

### MOTOE

Der zweifache Cupsieger Jordi Torres wird nächstes Jahr zum Aspar-Team zurückkehren.

# „Traum, in Amerika zu fahren“

Der Thüringer Enduropilot Tim Apolle hat in den vergangenen zwei Jahren viel gewagt und vieles gewonnen. Seit 2021 fährt er regelmäßig im Enduroparadies Amerika. Aus einem Abenteuer wurde eine echte Erfolgsgeschichte. Derzeit pilotiert der 26-jährige Billrodaer eine Beta RR 300 in der extrem stark besetzten US-EnduroCross-Meisterschaft gegen Gegner wie Teddy Blazusiak, Cody Webb oder Trystan Hart und kratzte beim letzten Rennen der Serie in Prescott (Arizona) am ersten Laufpodium. „Texas Tim“, wie er von den US-Fans genannt wird, ist längst angekommen im Land der unbegrenzten Möglichkeiten.

Von: **Frank Quatember**




PAIRAN

**Sie haben sich fest etabliert in der amerikanischen Enduroszene. Wie kam es dazu?**
Ich hatte immer schon den Traum, in Amerika Motorrad zu fahren. Im Sommer vergangenen Jahres ergab sich für mich die Möglichkeit, die US-EnduroCross-Serie zu fahren, und mithilfe von Beta, meiner Familie, von vielen Freunden, Helfern und Sponsoren gab es keine Frage, dass ich mich in das Abenteuer stürze. Solch eine Gelegenheit kommt im Leben nicht zweimal. Ich habe schnell gelernt, wie die Rennen in den USA funktionieren und dass die Jungs an der Spitze ordentlich Geld verdienen können. Das Level war von Beginn an sehr hoch, und ich habe hart an meiner Fitness und Kondition gearbeitet. Nicht einfach war auch die Umstellung auf den amerikanischen Way of Life oder als ich mir im Oktober das Knie verletzte in meinen Sprinter eingebrochen wurde und praktisch alles inklusive Motorrad, Ersatzteile, Helm und Klamotten gestohlen wurde. Die Story ging dann viral in den sozialen Netzwerken, und es gab eine Riesen-Hilfswelle, praktisch jeder, der was mit Endurosport zu tun hatte, teilte meinen Post. Das war schon sehr geil, etliche Leute haben mir privat Teile organisiert, und Beta baute mir blitzschnell ein neues Motorrad.

> „Ich habe schnell gelernt, wie es in den USA funktioniert und dass man an der Spitze Geld verdienen kann.“
>
> Tim Apolle

**Und Ihr persönliches Highlight im ersten Jahr?**
Das war auf jeden Fall das Serienfinale in Denver. In 2500 Metern Höhe hatte ich mein bestes Wochenende in Amerika. Das hatte ich niemals erwartet. Es waren drei Rennen zu fahren, und ich konnte die Plätze 4, 6 und 5 einfahren. Danach war ich schon umgezogen, und plötzlich kamen alle angerannt und sagten, ich wäre auf dem Podium! Neben Colton Haaker und Cody Webb, die sportlich meine Vorbilder sind. Aber es war verdient, denn ich fuhr sehr konstant und konnte am Ende etwas glücklich Platz 3 belegen.

**Und Ihre Erfolgsgeschichte ging weiter?**
Kann man so sagen. Im neuen Jahr bin ich das Sierra Hard Enduro in Mexiko gefahren und im Anschluss die zwei Super-Enduro-WM-Läufe in Israel und das Heimrennen in Riesa, wo ich als Vierter mein bestes WM-Ergebnis einfuhr. Eine Woche später stand ich wieder beim US-Hardenduro-Auftakt am Gatter und fühlte mich wirklich wie zu Hause. Auch wenn ich zwei der sechs Läufe nicht mitfahren konnte, belegte ich am Ende in der West-Coast-Wertung Rang 5. Vier Wochen später folgte im August mein nächstes Highlight, das berühmte Tennessee-Knockout in Nashville. Beim Prolog mittendrin in der Innenstadt konnte ich Wade Young und Trystan Hart bezwingen und verpasste am Ende die Top 3 knapp. Aber gegen Taddy Blazusiak zu verlieren, ist wahrlich keine Schande. Im Hauptrennen am Sonntag hatte ich mit der Hitze Probleme, blieb auch noch in einem Baum hängen und wurde 16. Aktuell fahre ich wieder die EnduroCross-Meisterschaft hier in den Staaten und konnte letztes Wochenende in meiner zweiten Heimat Arizona mein bisher bestes Rennen abliefern und sogar am Laufpodium schnuppern. Ich liege auf Platz 7 gesamt, und die Top 5 sind noch in Sichtweite.

**Auch, was das Motorrad betrifft, sind Sie bestens versorgt?**
Richtig, meine RR 300 kommt direkt von Beta Factory USA. Die machen Motor, Fahrwerk usw. Da muss ich mich um nichts kümmern. Vor den Rennen werden die Einstellungen meiner Trainingsbikes abgemessen, und genauso wird das Rennmotorrad vorbereitet. Der Beta-Mechaniker kümmert sich bei jedem Rennen um mein Motorrad, und ich kann mich auf das Fahren konzentrieren. Das ist ein neues Level für mich.

**Und wann geht es mal wieder nach Deutschland?**
Nach dem Finale in Reno, Nevada, am 19. November, geht es per Flieger zurück, und ich habe noch zwei Wochen Zeit, um mich auf den Auftakt der Super-Enduro-WM in Lodz vorzubereiten. Das ist der Plan für dieses Jahr. Und 2023 beginnt Anfang Januar mit dem WM-Lauf in Riesa. Auf die Fans in Deutschland freue ich mich natürlich besonders! ■



## Tim Apolle

**Geburtstag:** 19. Juli 1996
**Geburtsort:** Billroda (D)
**Herkunftsland:** Deutschland
**Motorrad:** Beta RR 300

**KARRIERE**
2016: Junioren-SuperEnduro-WM, Platz 3
2018: SuperEnduro-Europameister
2022: SuperEnduro-WM, Pl. 7



Pech im Finale, aber Europameister: der Belgier Erik Willems

PAIRAN

# Dramatisches Finale

Mehr Drama hätte sich kein Krimi-Autor für das doppelte Finale der Enduro-EM und der Deutschen Meisterschaft in Rüdersdorf bei Berlin ausdenken können.

Von: **Robert Pairan**

Der Führende in der Overall-Wertung der EM, Erik Willems, konnte in den ersten drei Sonderprüfungen seine Stärken zeigen: „Ich hatte die erste Sonderprüfung gleich gewonnen, da dachte ich, das wiederhole ich in der zweiten Runde." Doch das klappte nicht, stattdessen kam es zu einem kapitalen Sturz, bei dem er sich sein linkes Bein heftig anschlug. Entsprechend gehandicapt beendete der Belgier noch die beiden Runden, kam aber nur auf Gesamtrang 11. Dass er an dieser Stelle trotzdem schon vorzeitig seinen Meistertitel sichern konnte, lag an seinem härtesten Verfolger Daniel Mundell, der selbst mit Verletzungsproblemen kämpfte und noch hinter ihm landete. Am zweiten Tag wollte Willems auch den Titel in der Hubraumkategorie E2 sicherstellen, doch sein Vorsprung in der Klasse war auf 12 Punkte gegen Nicola Recchia geschrumpft. Da sich der Belgier gerade so durch den Tag quälte, kam er in der Klasse nur auf Platz 8, während Recchia in der vorletzten Sonderprüfung durch einen Ausrutscher den Klassensieg verpasste. So blieben Willems aber am Ende noch drei Meisterschaftspunkte Vorsprung für den E2-Titel.

## Championat für Fischeder

Ganz vorne fuhr Ex-Junioren-Europameister Enrico Rinaldi, der nach seinem Titelgewinn in die WM gewechselt war und nur zurückkam, um das Team in der Nationenwertung zu unterstützen. Am ersten Tag musste er sich gegen einen entfesselt fahrenden Jeremy Sydow wehren.

Doch mit Gesamtrang 5, was den zweiten Platz in der DM-Wertung bedeutete, konnte sich Luca Fischeder auf Sherco bereits vorzeitig die Titel in Championat und E3-Klasse sichern.

In der Gesamtwertung gewann Sydow am ersten Tag auch das Championat und die E2-Klasse. Damit wurde er automatisch auch zum Favoriten in der E2-Klasse. Der Führende, KTM-Fahrer Tilman Krause, musste nach einem Sturz ins Krankenhaus. Der Klassen-Zweite Philipp Müller hatte fast schon vorher den Wettbewerb beendet, weil sein verletztes Handgelenk immer noch schmerzte. Doch er hielt durch und war nach dem ersten Tag punktgleich mit Sydow. Und das Drama sollte eine Fortsetzung finden: Am zweiten Tag war Sydow nach einem Defekt am Motorrad draußen. Müller kämpfte sich mit Schmerzen über den Tag und holte sich mit Platz 3 den Meistertitel. Vom Druck befreit konnte Luca Fischeder am zweiten Tag noch einmal richtig aufdrehen und fuhr auf Platz 2 hinter Rinaldi, der erneut die Gesamtwertung gewann. „Ein schönes Gefühl, die Saison mit einem guten Ergebnis abzuschließen", freute sich der Erzgebirgler. ■

## NACHRICHTEN

### KEN ROCZEN IN PARIS

Neues Spiel, neues Glück. Ken Roczen hat die Chance, nach dem in Melbourne eroberten WSX-Titel seiner Sammlung einen weiteren hochdotierten Pokal hinzuzufügen. Beim Supercross in Paris (12./13. November) trifft der praktisch über Nacht verpflichtete Thüringer auf die weltbesten Supercrosser wie Eli Tomac, Cooper Webb oder Lokalheld Marvin Musquin. Grund für den Deal war die Absage der Lawrence-Brüder Jett und Hunter aufgrund von Visaproblemen.

### SASCHA COENEN IN MX2-WM FÜR KTM

Teamtrainer Joel Smets bekommt bei KTM Factory Racing einen neuen Schützling: Die Mattighofener verpflichteten das 15-jährige belgische Riesentalent Sascha Coenen als dritten MX2-WM-Piloten neben Liam Everts und Andrea Adamo. Zwillingsbruder Lucas bekam ebenfalls einen Vertrag für die MX2-WM: Beim Nestaan Husqvarna-Werksteam mit den Teamkollegen Kay de Wolf und Roan van de Moosdijk.

### AMAZONE HANNAH GRUNWALD ZWEITE

Das wirklich letzte Speedwayrennen der Saison am Samstag in Wittstock, den „Speedway Nationals Cup", gewann Robert Baumann vor der 15-jährigen Hannah Grunwald aus Parchim und dem Niederländer Sjoerd Rozenberg. Marcel Dachs, der nach langer Verletzungspause sein erstes und letztes Saisonrennen fuhr, wurde Vierter.

## ENDURO-EM

**Rüdersdorf (D), 29. Oktober**

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Enrico Rinaldi (I), GasGas | 1:08.23,14 h |
| 2. | Jeremy Sydow (D), Sherco | +4,39 s |
| 3. | Clement Clauzier (F), Fantic | +40,44 s |
| 4. | Carlo Minot (I), TM | +44,05 s |
| 5. | Luca Fischeder (D), Sherco | +52,84 s |
| 6. | Joyon Leo (F), Beta | +1.20,77 min |
| 7. | Dietger Damiaens (B), KTM | +1.22,90 min |
| 8. | Killian Lunier (F), Husqv. | +1.50,99 min |
| 19. | Tristan Hanak (D), GasGas | +2.44,12 min |
| 21. | Edward Hübner (D), KTM | +2.50,49 min |

**Rüdersdorf (D), 30. Oktober**

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Enrico Rinaldi (I), GasGas | 1:08.36,76 h |
| 2. | Luca Fischeder (D), Sherco | +34,38 s |
| 3. | Dietger Damiaens (B), KTM | +1.17,90 min |
| 4. | Manuel Verzeroli (I), GasGas | +1.20,85 min |
| 5. | Carlo Minot (I), TM | +1.3,29 min |
| 6. | Killian Lunier (F), Husqv. | +1.25,88 min |
| 7. | David Abgrall (F), Sherco | +1.41,75 min |
| 8. | Giuliano Mancuso (I), KTM | +1.52,43 min |
| 16. | Edward Hübner (D), KTM | +2.14,21 min |
| 25. | Tristan Hanak (D), GasGas | +3.15,14 min |

## MEISTERSCHAFTSSTAND

**EM-Endstand nach 8 Fahrtagen**

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Erik Willems (B), Husqvarna | 105 Punkte |
| 2. | Dietger Damiaens | 91 |
| 3. | Dan Mundell (GB), Beta | 82 |
| 4. | Carlo Minot | 78 |
| 5. | Enrico Rinaldi | 70 |
| 6. | David Abgrall | 65 |
| 7. | Nicola Recchia (I), Honda | 51 |
| 8. | Maurizio Micheluz (I), Husqvarna | 44 |
| 14. | Luca Fischeder | 28 |
| 21. | Jeremy Sydow | 17 |

**DM-Endstand nach 8 Fahrtagen**

| | | |
|---|---|---|
| 1. | Luca Fischeder, Sherco | 515 Punkte |
| 2. | Edward Hübner, KTM | 424 |
| 3. | Yanik Spachmüller, GasGas | 392 |
| 4. | Florian Görner, KTM | 382 |
| 5. | Tristan Hanak, GasGas | 368 |
| 6. | Milan Schmüser, Sherco | 348 |
| 7. | Tilman Krause, KTM | 329 |
| 8. | Chris Gundermann, KTM | 317 |
| 9. | Robert Riedel, GasGas | 311 |
| 10. | Jeremy Sydow, Sherco | 304 |

# MOTOR SPORT aktuell MOTORMARKT

## Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



## Aston Martin




**Aston Martin V12 Vanquish S Ultimate,** EZ 10/2018, 28.479 km, 444 kW (603 PS), stratus white, Fzg.-Nr. 206235, 264.007,- € (MwSt. awb.). Aston Martin Hamburg, Nord-Ostsee Automobile GmbH & Co. KG, Poppenbütteler Weg 5, 22339 Hamburg, https://www.astonmartin-hamburg.com, Tel. 040/538009007 H

*mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59337*




**Aston Martin DBX,** EZ 07/2022, 2.051 km, 405 kW (550 PS), arizona bronze, Fzg.-Nr. 205972, Verbr.l/100 km: 10,2 außero., 14,7 innero., 11,8 komb., CO2 269 g/km, Schadstoffklasse G, 220.690,- € (MwSt. awb.). Aston Martin Hamburg, Nord-Ostsee Automobile GmbH & Co. KG, Poppenbütteler Weg 5, 22339 Hamburg, Tel. 040/538009007, https://www.astonmartin-hamburg.com H

*mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59336*



## BMW



**1971/75 BMW 3.0 CSi/CSL, vollrestauriert oder 1A original… Haben Sie Ihn? Wir suchen danach!** Tel. 08036-7006, www.cargold.com H



**635 CSi, 1983, 86.000 km perfekt orig.,** blau-met., Leder beige, Scheckheft, H-Kennz., 42.900,- €. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

*mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59316*



## BMW Alpina

**Suche Alpina Fzg. bis 2003. 0172/8339378** H

## Ferrari



**1969/73 Ferrari 365 GTB/4 Daytona, Classiche zertifiziert, Matching No… Haben Sie Ihn? Wir suchen danach!** Tel. 08036-7006, www.cargold.com H

**360/430 Challenge gesucht. 0171/4167106** H

**550 Maranello gesucht. 0171/4167106** H

**599 GTB gesucht. 0171/4167106** H



**2004 Ferrari 612 Scaglietti F1,** erst 37.945 km, Vollleder, traumhafter Zustand! € 118.500,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, www.cargold.com H

## Jaguar

**ERSATZTEIL-GROSSLAGER!** Neu und gebr., alle Typen. www.jaguar-teile.de 04332/1419 H



**1972 Jaguar E Type V12 Coupé,** Faltverdeck, seltene Farbe, traumhaft restauriert, Zustand 1! Der Beste. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, www.cargold.com H

## Arden

**Suche orig. Arden Jaguar AJ 2 Cabriolet.** englishcars@gmx.de H

## Lamborghini

**Spezial-Sportwagenversicherung,** günst. Beiträge. asfimo GmbH, Tel.02402/768989 H

## Lotus

**Suche Elise + Exige.** Tel. 0172/9342421 Fan-Shop: www.bf-sportwagen.de H



**Elan +2 130,** Bj. 10/1973, 75000 km, 91 kW (124 PS), rot, 4 Besitzer, 4 Zylinder, RHD, Alu, H-Kennz., Speichenräder, Leder, VB 27.900,- €. 84036 Kumhausen, Tel. 0871/44556

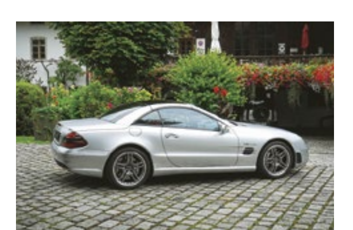
*mehr: motor-klassik.de Nr. 59296*



## Maserati

**www.MODENA.de. Tel. 06327/97700** H

## Mercedes



**2002 SL 65 AMG,** dt. Erstauslieferung, Top-Ausstattung, Scheckheft, sehr gepflegt, € 98.800,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, www.cargold.com H



**Mercedes bis 1980 im Neuzustand unter 60.000 km. Nur Original! … Haben Sie Ihn? Wir suchen danach!** 08036-7006, www.cargold.com H



**1969 Mercedes 230 /8,** 1. Hand bis 2013, erst 42.300 km! Erstlack! Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, www.cargold.com H




**SLS- / G-PARADE:** div. Modelle ab Lager. WIR KAUFEN AN! Kfz-Handel am Tegernsee, varex@varex.com, 08022/6607080H

*mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59335*

## Porsche



**Gesucht wird ein guter, originaler 550 Spyder;** Karosserie muss original sein, nicht "zusammengeschustert". Wir freuen uns auf Ihren Kontakt. Axel Schuette Fine Cars e.K., Rudolf-Diesel-Str. 3-9, 33813 Oerlinghausen, Tel. +49 5202 72000, info@axelschuette.de H




**100% wie ab Werk!** Für viele Porsche - auch für die ganz neuen Modelle. www.digitaletechnik.de, 08141/512470 H



**911 2.2 T Targa,** F-Modell 1970, schön, original, technisch sehr gut, ClassicData 2, 105.800,- €. J. Wachsmuth, 89231 Neu-Ulm, jw@lun-recycling.de. Mehr auf www.motor-klassik.de

*mehr: motor-klassik.de Nr. 59319*



**911 2.7 Carrera MFI, EZ 09/1973, 210 PS,** Italien-Import, originalgetreu restauriert, H-Kennz., 177.500,- € Inzahlung mögl. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, 089-74424460 www.autosalon-isartal.de H

*mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59317*

**www.Rennsportshop.com**

## Renn/Rallye




**Kunststoffscheiben mit ABE** für alle Rennfahrzeuge/Straßenfahrzeuge, auch mit Schiebefenster, in allen Biegeradien. Tel. 0171/7722919

**Hewland Vertrieb Deutschland,** Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H






## Smart

**www.berlin-tuning.com** H



## Verschiedenes

**Dachrinnen-, Rohrbegleit-, Laminat-,** Fußbodenheizung, Heizteppiche. www.elektro-fussbodenheizung.com H



## Versicherungen







Versicherungen für den Motorsport
sportvers.de
**Rennkasko**
**Veranstalterhaftpflicht**

# MOTOR SPORT aktuell MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

**Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–17 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr)** **Fax: 0711/182-1783**

**Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:**

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

**Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG**
**Fahrzeugmarkt MSA**
D-70162 Stuttgart

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 47/22

Bitte veröffentlichen Sie den Text ______ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik ____________________

unter ❏ Autos ❏ Motorräder

❏ als Privatanzeige

❏ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❏ mit Foto (max. Höhe 35 mm)
privat zzgl. 30,– €
gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❏ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❏ MOTORSPORT aktuell € 2,70
❏ MOTORRAD € 4,50
❏ auto motor und sport € 4,50
❏ sport auto € 5,50

| Bitte ankreuzen | Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland) | Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen | jede weitere Zeile | Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile | 2 Zeilen | 3 Zeilen | jede weitere Zeile |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ❏ | MOTOR SPORT aktuell | 17,– | 4,25 | 9,20 | 16,10 | 18,40 | 4,60 |
| ❏ | MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD | 21,– | 5,25 | 15,- | 30,- | 45,- | 15,- |
| ❏ | MOTOR SPORT aktuell + auto motor und sport + sport auto | 60,– | 15,– | 50,40 | 88,20 | 100,80 | 25,20 |

* zzgl. MwSt.

❏ **Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)**

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

**REDAKTION**
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Christian Traulsen, Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
**VERLAG**
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,70 € (D), 3,00 € (A), 4,30 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,70 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 135,00 €
(Österreich: 150,00 €, Schweiz: 215,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,70 Euro): Deutschland: 19,00 € (Österreich: 21,00 €, Schweiz: 30,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 81,00 € (Österreich: 90,00 €, Schweiz: 129,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,62 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e. V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
**Abonnentenservice Deutschland:**
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de

**Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:**
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

# Leserbriefe

**BILD DER WOCHE**



MOTORSPORT IMAGES

**Erst Crash, dann Stau: James Golding fliegt in seinem Holden Commodore ab. Die Verfolger können nicht ausweichen**

## Start verschlafen?

**F1-GP USA in Austin**
**MSa 46/2020**

Den Rennbericht zum GP der USA mit der Runde 37 zu beginnen und das Startereignis nicht zu erwähnen, welches das Rennergebnis wahrscheinlich erheblich beeinflusst hätte, erachte ich als mangelhafte Berichterstattung und ersuche um Besserung. Die „alten" Berichte sind aber hervorragend, weiter so.

**Manfred Listik**
**A-1220 Wien**

## Abschreckung

**Red Bull und der Kostendeckel**
**MSa 46/2020**

Die Strafen sind doch absolut lächerlich, die F1-Teams zahlen die Strafen aus der Kaffeekasse. Da macht sich die FIA lächerlich. Die Strafzahlungen gehören zum Budgetdeckel, aber da gehören noch mal minus 50 Punkte für die Saison 2023 bei Aston Martin Racing und minus 100 Punkte bei Red Bull Racing obendrauf – das würde für die Zukunft abschreckend wirken. Alles andere gehört für mich in die Kategorie: Wasch mich, aber mach mir den Pelz nicht nass ...

**Friedrich Gropengiesser**
**per E-Mail**

## Die Motorrad-Fans

**Suberbike-WM und Kreidler**
**MSa 46/2020**

Als begeisterter Superbike-Zuschauer freue ich mich sehr über die Erfolge von Álvaro Bautista. Habe ihn schon vor zehn Jahren beim GP gesehen, ein immer fröhlicher und freundlicher Mann. Hoffentlich wird er Weltmeister, er hat's verdient.

**Gottfried Glöckner**
**per E-Mail**

Ich möchte Euch noch mal ein Kompliment für den Bericht über die Renn-Kreidler aussprechen, ich bin ein großer Fan der Marke. Ich lese Eure Zeitschrift jede Woche sehr gerne und freue mich auch sehr über die guten Berichte aus der Formel 1 und der DTM.

**Gerhard Schenk**
**D-57537 Forst**

**KONTAKT**
**MOTORSPORT aktuell**
**«Leserbriefe»**
70162 Stuttgart
**E-Mail:** msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

# Termine

## TV-Programm

**Donnerstag, 03. November**

| | | |
|---|---|---|
| 20.30 | F1 eSports, Mexiko **LIVE** (Simracing) | Sky Sport F1* |

**Freitag, 04. November**

| | | |
|---|---|---|
| 20.30 | F1 eSports, USA **LIVE** (Simracing) | Sky Sport F1* |

**Samstag, 05. November**

| | | |
|---|---|---|
| 12.25 | Moto3-WM Valencia, Qualifying **LIVE** | Servus TV |
| 13.30 | MotoGP Valencia, FP4 & Qualifying **LIVE** | Servus TV |
| 15.10 | Moto2-WM Valencia, Qualifying **LIVE** | Servus TV |
| 16.00 | Lambo-Weltf. Portimão. 1. Rennen **LIVE** | Sky Sport F1* |
| 20.00 | Formel 1 Mexico City, Rennen (Wh.) | Sky Sport F1* |

**Sonntag, 06. November**

| | | |
|---|---|---|
| 10.20 | Motorrad-WM Valencia, Vorberichte **LIVE** | Servus TV |
| 11.00 | Moto3-WM Valencia, Rennen **LIVE** | Servus TV |
| 11.30 | F1-Klassiker, GP Brasilien 2006 | Sky Sport F1* |
| 12.05 | Moto2-WM Valencia, Rennen **LIVE** | SRF 2 |
| 12.20 | Moto2-WM Valencia, Rennen **LIVE** | Servus TV |
| 13.50 | MotoGP Valencia, Rennen **LIVE** | SRF info |
| 14.00 | MotoGP Valencia, Rennen **LIVE** | Servus TV |
| 14.45 | Lambo-Weltf. Portimão. 2. Rennen **LIVE** | Sky Sport F1* |
| 16.00 | IndyCar Series, Saisonrückblick | Sky Sport F1* |
| 20.30 | NASCAR Cup Series, Phoenix **LIVE** | Sport 1+* |
| 20.30 | NASCAR Cup Series, Phoenix **LIVE** | Motorvision TV* |

## Livestream/Internet

**Freitag, 04. November**

| | | |
|---|---|---|
| 09.00 | Moto3-WM Valencia, FP1 **LIVE** | DAZN.de* |
| 09.55 | MotoGP Valencia, FP1 **LIVE** | DAZN.de* |
| 10.55 | Moto2-WM Valencia, FP1 **LIVE** | DAZN.de* |
| 13.15 | Moto3-WM Valencia, FP2 **LIVE** | DAZN.de* |
| 14.10 | MotoGP Valencia, FP2 **LIVE** | DAZN.de* |
| 15.10 | Moto2-WM Valencia, FP2 **LIVE** | DAZN.de* |
| 16.20 | Rookies Cup Valencia, 1. Rennen **LIVE** | servustv.com |

**Samstag, 05. November**

| | | |
|---|---|---|
| 06.30 | Super GT Motegi, Qualifying **LIVE** | motorsport.tv* |
| 08.15 | NLS 8. Lauf, Zeittraining **LIVE** | YouTube |
| 09.00 | Moto3-WM Valencia, FP3 **LIVE** | DAZN.de* |
| 09.55 | MotoGP Valencia, FP3 **LIVE** | DAZN.de* |
| ab 10.00 | NLS 8. Lauf, Zwischenber. & Rennen **LIVE** | YouTube |
| 10.55 | Moto2-WM Valencia, FP3 **LIVE** | DAZN.de* |
| ab 12.25 | Mot.-WM Valencia, alle Qualifyings **LIVE** | servustv.com |
| ab 12.35 | Mot.-WM Valencia, alle Qualifyings **LIVE** | DAZN.de* |
| 16.30 | Rookies Cup Valencia, 2. Rennen **LIVE** | servustv.com |

**Sonntag, 06. November**

| | | |
|---|---|---|
| 05.30 | Super GT Motegi, Rennen **LIVE** | motorsport.tv* |
| ab 10.20 | Motorrad-WM Valencia, alle Rennen **LIVE** | servustv.com |
| ab 11.00 | Motorrad-WM Valencia, alle Rennen **LIVE** | DAZN.de* |

* kostenpflichtig

## Die nächsten Rennveranstaltungen

**Automobil**

| | | |
|---|---|---|
| **04.–06.11.** | NASCAR Trucks/Xfinity/Cup, Phoenix | USA |
| **05.11.** | Nürburgring Langstrecken-Serie, 8. Lauf | D |
| **05./06.11.** | Trofeo Lamborghini, Weltfinale Portimão | P |
| **06.11.** | Super GT, Motegi | J |

**Motorrad**

| | | |
|---|---|---|
| **04./05.11.** | Supercross, Stuttgart | D |
| **06.11.** | Motorrad-WM, Valencia (+ Rookies Cup) | E |

# Vorschau



VLN

Saison-Finale der NLS: Ein letztes Mal wird es voll auf der Nordschleife




MOTORSPORT IMAGES

NASCAR in Phoenix: Wer holt sich den Titel in der Cup Series?



MOTOGP

MotoGP: Der große Showdown um den WM-Titel beim Finale in Valencia




MOTORSPORT IMAGES

Moto2: Augusto Fernández will Ai Ogura im Titelendspurt hinter sich halten